Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

ANNUAIRE

Volume V: 1974

NATIONS UNIES
New York, 1976

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/1974

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente : F.75.V.2

Prix : $ E.-U. 10,00
(ou l'équivalent en monnaie du pays)

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION v

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

I. — SIXIÈME SESSION (1973); 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 (26 octobre 1972-11 septembre 1973) 3

B. — Assemblée générale : rapport de la Sixième Commission (A/9408) . 3

C. — Assemblée générale : résolutions 3104 (XXVIII) et 3108 (XXVIII) du 12 décembre 1973 10

II. — SEPTIÈME SESSION (1974)

A. — Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa septième session (New York, 13-17 mai 1974) [A/9617] 13

B. — Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume 26

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

I. — VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS

1. Rapport intérimaire du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa cinquième session (Genève, 21 janvier-1er février 1974) [A/CN.9/87] 29

2. Texte révisé de la loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels : dispositions que le Groupe de travail de la vente internationale des objets mobiliers corporels a approuvées pendant ses cinq premières sessions ou renvoyées à une session ultérieure pour nouvel examen (A/CN.9/87, annexe I) 51

3. Texte des observations et propositions de représentants des gouvernements relatives aux articles 56 à 70 (A/CN.9/87, annexe II) 61

4. Texte des observations et propositions de représentants des gouvernements relatives aux articles 71 à 101 (A/CN.9/87, annexe III) 66

5. Rapport du Secrétaire général : questions se posant à propos des chapitres IV à VI de la loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (A/CN.9/87, annexe IV) 80

6. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume .. 96

II. — PAIEMENTS INTERNATIONAUX

1. Rapport du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux sur les travaux de sa deuxième session (New York, 7-18 janvier 1974) [A/CN.9/86] 99

2. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume .. 114

III. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

1. Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa sixième session (Genève, 4-20 février 1974) [A/CN.9/88] 115

Pages

2. Rapport du Secrétaire général : troisième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées ; connaissements (A/CN.9/88/Add.1) 144
3. Etude sur le transport d'animaux vivants (A/CN.9/WG.III/WP.11) .. 173
4. Liste des documents pertinents non reproduits dans le présent volume .. 197

IV. — RATIFICATION DES CONVENTIONS CONCERNANT LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL OU ADHÉSION À CES CONVENTIONS

Rapport du Secrétaire général (A/CN.9/91) 199

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.9/94 et A/CN.9/94/Add.1 et 2) ... 203

Troisième partie. — Annexes

I. — TEXTES ADOPTÉS PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LA PRESCRIPTION EN MATIÈRE DE VENTE INTERNATIONALE D'OBJETS MOBILIERS CORPORELS (20 MAI-14 JUIN 1974)

A. — Acte final (A/CONF.63/13 et Corr.1) 217

B. — Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (A/CONF.63/15) 218

II. — BIBLIOGRAPHIES ET LISTE DE DOCUMENTS

A. — Recueil de bibliographies relatives au droit commercial international (A/CN.9/L.25) 223

B. — Bibliographie relative à la CNUDCI et à ses travaux 224

C. — Liste des documents de la CNUDCI 225

INTRODUCTION

Le présent volume est le cinquième des annuaires de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) [1]. Le volume IV portait sur la période allant de mai 1972 à la clôture de la sixième session de la Commission, tenue en avril 1973. Le présent volume V est relatif à la période allant de mai 1973 à la fin des travaux de la Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, qui s'est close en juin 1974.

Ce nouveau volume est divisé en trois parties. La première partie achève la présentation des documents qui ont trait au rapport de la Commission sur les travaux de sa sixième session, reproduisant notamment, parmi les textes pertinents dont on ne disposait pas quand le manuscrit du volume IV a été préparé, ceux des décisions prises par l'Assemblée générale. Dans cette même partie du volume figure le rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa septième session, tenue à New York en mai 1974.

La deuxième partie du volume V rassemble des documents qui ont été soumis à l'examen de la Commission à sa septième session. Il s'agit notamment des rapports adoptés par les trois groupes de travail de la CNUDCI dont les domaines respectifs sont la vente internationale des objets mobiliers corporels, les effets de commerce internationaux et la réglementation internationale des transports maritimes, ainsi que d'observations et de propositions des gouvernements et de rapports du Secrétaire général.

La troisième partie du présent volume présente, en tant qu'annexes, l'Acte final de la Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, tenue à New York du 20 mai au 15 juin 1974, et le texte de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, tel qu'il a été adopté par la Conférence. Dans la même partie du volume figurent aussi un recueil de bibliographies fournies par des membres de la Commission, une bibliographie établie par le Secrétaire général où sont mentionnés des articles récents relatifs aux travaux de la CNUDCI et enfin une liste des documents de Commission.

---

[1] *Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international* (désigné ci-après par : *Annuaire de la CNUDCI*), *volume I : 1968-1970* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.1); *volume II : 1971* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.V.4); *volume III : 1972* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.6) et *volume IV : 1973* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.74.V.3).

I. — SIXIÈME SESSION (1973); 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 (26 octobre 1972-11 septembre 1973)*

K. — PROBLÈMES PARTICULIERS QUI SE POSENT EN MATIÈRE DE COMMERCE ET DE DÉVELOPPEMENT : DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF DU DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL — SIXIÈME RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL.

554. Le Conseil a examiné cette question à sa 374e séance, le 30 août 1973. Il était saisi du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) sur sa sixième session [89].

555. Le représentant d'un pays développé à économie de marché a pris note avec satisfaction du rapport de la CNUDCI sur sa sixième session et a exprimé ses remerciements à la Commission pour son travail constructif dans le domaine important du droit commercial international.

556. Le représentant d'un pays en voie de développement a déclaré que, du fait que, dans les pays comme le sien, la croissance économique conjuguée à la justice sociale supposait la participation d'un grand nombre de nouveaux entrepreneurs à la marche de l'économie, la codification, la simplification et l'harmonisation du droit commercial international revêtaient une très grande importance, car elles faciliteraient l'adaptation de négociants encore relativement inexpérimentés au commerce international. Concernant les méthodes de travail de la Commission, il s'est déclaré favorable à la décision qu'elle avait prise de s'attacher à quatre questions prioritaires; il a loué la Commission d'avoir adopté la pratique du consensus pour arriver à une décision et a approuvé la création de petits groupes de travail chargés d'étudier des points particuliers, tout en suggérant que ces groupes ne soumettent à la Commission que des rapports d'activité. Au sujet des quatre questions prioritaires, il a souligné la nécessité d'établir des conditions de vente de caractère général et uniforme et des contrats types qui soient applicables au commerce pour une large gamme de produits, ainsi que d'élaborer une législation également uniforme pour les instruments utilisés aux fins des paiements internationaux; il a demandé instamment que la Convention des Nations Unies de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères [90] soit davantage respectée et il a apporté son soutien aux travaux entrepris sur la réglementation internationale des transports maritimes.

557. Le représentant d'un autre pays en voie de développement, parlant au nom des pays africains membres du Groupe des Soixante-Dix-Sept, a relevé que, alors qu'au paragraphe 85 du rapport de la Commission il était indiqué que la décision concernant l'arbitrage commercial international avait été adoptée à l'unanimité, il était question au paragraphe suivant des réserves exprimées par certains représentants au sujet du paragraphe 2 de cette décision. Le Groupe africain estimait par conséquent qu'il n'y avait pas eu consensus à la Commission. Si les représentants des pays africains membres de la Commission avaient fait des réserves au sujet du paragraphe 2 de la décision, c'est qu'ils estimaient que, en invitant la Commission économique pour l'Europe a attirer l'attention des Etats sur la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international, la CNUDCI encourageait l'unification du droit commercial régional plutôt que celle du droit commercial international. Tout en considérant que la Convention européenne de 1961 était en soi un excellent instrument d'arbitrage, les pays africains étaient d'avis qu'elle traduisait l'opinion d'une partie seulement de la communauté internationale et que ses dispositions n'étaient peut-être pas applicables à d'autres régions. Ils maintenaient pas conséquent leurs réserves à l'égard de cette décision et proposaient que la Convention soit soumise à l'examen des autres commissions économiques régionales avant de pouvoir être adoptée comme instrument juridique international.

Décision du Conseil

558. A la même séance, le Conseil a pris note avec satisfaction du rapport de la CNUDCI sur sa sixième session et a signalé à l'Assemblée générale les observations faites à ce sujet par les représentants qui avaient participé au débat sur ce point.

[89] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément nº 17* (A/9017); *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A.

[90] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 330, n° 4739.

B. — Assemblée générale : rapport de la Sixième Commission (A/9408)**

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
I. — INTRODUCTION	1-4
II. — PROPOSITIONS	5-8

* *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément nº 15* (A/9015/Rev.1).

** 10 décembre 1973. *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Annexes*, point 92 de l'ordre du jour.

TABLE DES MATIÈRES (*Suite*)

	Paragraphes
III. — DÉBAT	9-51
A. — Observations générales	10-12
B. — Méthodes de travail de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international	13-20
C. — Vente internationale d'objets mobiliers corporels	21-23
D. — Paiements internationaux	24-30
E. — Réglementation internationale des transports maritimes	31-33
F. — Arbitrage commercial international	34-38
G. — Formation et assistance en matière de droit commercial international	39-42
H. — Sociétés multinationales	43-44
I. — Création d'une union pour le "jus commune" en matière de commerce international	45-48
J. — Travaux futurs	49-51
IV. — VOTE	52-53
RECOMMANDATION DE LA SIXIÈME COMMISSION	54

I. — Introduction

1. A sa 2123e séance plénière, le 21 septembre 1973, l'Assemblée générale a inscrit à son ordre du jour la question intitulée "Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session [1]" en tant que point 92 de l'ordre du jour de sa vingt-huitième session, et l'a renvoyée à la Sixième Commission pour examen et rapport.

2. La Sixième Commission a examiné cette question de sa 1425e à sa 1430e séance, du 29 octobre au 6 novembre, et à ses 1445e et 1456e séances, les 23 novembre et 6 décembre 1973.

3. A la 1425e séance, le 29 octobre, M. László Réczei (Hongrie), vice-président de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) à sa sixième session, a présenté le rapport de la CNUDCI (A/9017 et Corr.1) sur les travaux de cette session [2]. La Sixième Commission était saisie, en plus de ce rapport, d'une note du Secrétaire général (A/C.6/L.901) contenant les observations du Conseil du commerce et du développement de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) sur le rapport de la CNUDCI.

4. A la 1456e séance, le 6 décembre, le Rapporteur de la Sixième Commission a posé la question de savoir si la Commission désirait faire figurer dans son rapport à l'Assemblée générale un résumé des opinions exprimées au cours du débat sur le point 92 de l'ordre du jour. S'étant 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 que, compte tenu de la nature de la question, le rapport sur le point 92 de l'ordre du jour devrait contenir un résumé des opinions représentatives des principales tendances.

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

[2] Cette présentation a eu lieu conformément à une décision prise par la Sixième Commission à sa 1096e séance, le 13 décembre 1968. Voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-troisième session, Annexes*, point 88 de l'ordre du jour, document A/7408, par. 3; *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, I, B, 2.

II. — Propositions

5. A la 1438e séance, le 14 novembre, le représentant du Ghana a présenté un projet de résolution ayant pour auteurs le Cameroun, le Ghana, la Grèce, la Guyane, la Hongrie, le Kenya et la Tchécoslovaquie (A/C.6/L.952) auxquels se sont joints l'Afghanistan et la République fédérale d'Allemagne. Ce projet était ainsi libellé :

"*L'Assemblée générale,*

"*Ayant examiné* le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session (A/9017 et Corr.1) [3],

"*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, 2766 (XXVI) du 17 novembre 1971 et 2928 (XXVII) du 28 novembre 1972, relatives aux rapports de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de ses première, deuxième, troisième, quatrième et cinquième 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 Etats sur la base de l'égalité et à l'élimination de la discrimination dans le commerce international, et, partant, au bien-être de tous les peuples,

"*Persuadée* qu'une plus large participation des Etats aux travaux de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international ne peut que favoriser le progrès de ces travaux,

"*Consciente du fait* que le Conseil du commerce et du développement, à sa treizième session, a pris note avec satisfaction du rapport de la Commission

[3] Voir note 1 ci-dessus.

des Nations Unies pour le droit commercial international [4],

"1. *Prend acte avec satisfaction* du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième 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. *Prie* la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international d'incorporer, chaque fois qu'elle le jugera approprié, les rapports ou les résumés des rapports de ses groupes de travail dans les rapports sur les travaux de ses futures sessions;

"4. *Note avec satisfaction* la décision prise par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international 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;

"5. *Invite* les Etats qui n'ont pas encore ratifié la Convention des Nations Unies de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, ou qui n'y ont pas encore adhéré, d'envisager la possibilité de le faire;

"6. *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 la promotion et l'enseignement du droit commercial international dans les universités, en tenant compte des intérêts particuliers des pays en voie de développement;

"*c*) De continuer de 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*) De maintenir à l'étude son programme et ses méthodes de travail dans le but d'accroître l'efficacité de ses travaux;

"7. *Invite* la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international à examiner l'opportunité d'établir des règles uniformes sur la responsabilité civile du producteur en cas de dommages causés par des produits destinés à la vente ou à la distribution internationale ou entrant dans ces circuits de vente ou de distribution, en voyant si cela est faisable et quelle serait pour cela l'époque la plus appropriée, compte tenu des autres questions inscrites à son programme de travail;

"8. *Décide* de porter de vingt-neuf à trente-cinq le nombre des membres de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international conformément aux règles suivantes :

"*a*) Les six membres supplémentaires de la Commission seront élus par l'Assemblée générale pour une période de six ans, sous réserve des dispositions du paragraphe 8, *c*, de la présente résolution;

"*b*) Pour élire les membres supplémentaires de la Commission, l'Assemblée générale respectera la répartition suivante des sièges :

"i) Deux pour les Etats d'Afrique;

"ii) Un pour les Etats d'Asie;

"iii) Un pour les Etats d'Europe orientale;

"iv) Un pour les Etats d'Amérique latine;

"v) Un pour les Etats d'Europe occidentale et autres Etats;

"*c*) Le mandat de trois des membres supplémentaires élus lors de la première élection, qui aura lieu pendant la vingt-huitième session de l'Assemblée générale, prendra fin à l'expiration d'une période de trois ans. Le Président de l'Assemblée générale désignera ces membres par tirage au sort, à raison d'un membre pour les Etats africains et de deux membres pour les autres régions;

"*d*) Les membres supplémentaires élus lors de la première élection entreront en fonctions le 1er janvier 1974;

"*e*) Les dispositions des paragraphes 3 à 5 de la section II de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale s'appliqueront également aux membres supplémentaires;

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

6. A la même séance, le représentant de l'Argentine a proposé un amendement oral au projet de résolution tendant à insérer dans le dispositif le passage ci-après :

"De continuer à examiner les problèmes juridiques posés par différentes catégories de sociétés multinationales, conformément à la décision adoptée à ce sujet par la Commission à sa sixième session ".

7. A la 1440e séance, le 16 novembre, le représentant du Ghana a présenté un projet de résolution révisé ayant pour auteurs les mêmes pays (A/C.6/L.952/Rev.1), qui incorporait, en tant qu'alinéa *b* du paragraphe 6 du dispositif, l'amendement proposé par le représentant de l'Argentine.

8. A la même séance, le représentant du Koweït a proposé oralement de modifier le paragraphe 8 du dispositif du projet de résolution de la manière suivante :

[4] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 15* (A/9015/Rev.1), par. 558; voir plus haut dans le présent volume, section A.

"8. *Décide* de porter de vingt-neuf à trente-six le nombre des membres de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international conformément aux règles suivantes :

"*a*) Les sept membres additionnels de la Commission seront élus par l'Assemblée générale pour une période de six ans, sous réserve des dispositions de l'alinéa *c* ci-après;

"*b*) Pour élire les membres additionnels de la Commission, l'Assemblée générale respectera la répartition suivante des sièges :

"i) Deux pour les Etats d'Afrique;

"ii) Deux pour les Etats d'Asie;

"iii) Un pour les Etats d'Europe orientale;

"iv) Un pour les Etats d'Amérique latine;

"v) Un pour les Etats d'Europe occidentale et autres Etats;

"*c*) Le mandat de trois des membres additionnels élus lors de la première élection, qui aura lieu pendant la présente session de l'Assemblée générale, prendra fin à l'expiration d'une période de trois ans, étant entendu que le Président de l'Assemblée générale désignera ces membres par tirage au sort comme suit : i) un membre pour les Etats d'Afrique; ii) un membre pour les Etats d'Asie; iii) un membre pour les autres régions;

"*d*) Les membres additionnels élus lors de la première élection entreront en fonctions le 1er janvier 1974;

"*e*) Les dispositions des paragraphes 3 à 5 de la section II de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale s'appliqueront également aux membres additionnels."

III. — Débat

9. Les principaux courants d'opinions exprimées par les membres de la Sixième Commission sont résumés ci-après dans les sections A à J. Les sections A et B sont consacrées aux observations générales sur le rôle et les fonctions de la CNUDCI, et sur ses méthodes de travail. Les sections suivantes traitent des questions spécifiques examinées au cours de la sixième session de la CNUDCI, à savoir : vente internationale d'objets mobiliers corporels (section C), paiements internationaux (section D), réglementation internationale des transports maritimes (section E), arbitrage commercial international (section F), formation et assistance en matière de droit commercial international (section G), sociétés multinationales (section H), création d'une union pour le *jus commune* en matière de commerce international (section I), travaux futurs (section J).

A. — Observations générales

10. De nombreux représentants ont souligné l'importance des travaux de la CNUDCI, en faisant valoir que la création de règles uniformes effectives en matière de commerce international faciliterait le développement de relations commerciales et économiques équitables entre pays développés et pays en voie de développement, ainsi qu'entre pays dotés de systèmes sociaux et économiques différents. A cet égard, on a fait remarquer que les conditions étaient maintenant favorables à une nette augmentation des échanges commerciaux internationaux et à une application généralisée de la division internationale du travail, et qu'en conséquence il importait de réfléchir à l'orientation future des travaux de la CNUDCI. En revanche, on a également observé que la CNUDCI devait continuer à s'attacher à l'harmonisation et à l'unification des questions juridiques liées au commerce international, en évitant les problèmes généraux que peuvent soulever les relations commerciales internationales.

11. La plupart des représentants ont félicité la CNUDCI pour la tâche accomplie pendant ses six premières années d'existence. On a signalé que cette tâche était d'une grande complexité, les efforts d'unification devant tenir compte non seulement des différents systèmes juridiques et économiques, mais aussi des pratiques commerciales internationales actuellement en vigueur.

12. Les représentants des pays en voie de développement ont affirmé qu'il était essentiel que la CNUDCI veille à la promotion du commerce international au moyen de lois qui reflètent la nécessité d'assurer à ces pays une part juste et équitable des avantages résultant dudit commerce.

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

13. La plupart des représentants ont approuvé les méthodes de travail mises au point par la CNUDCI. A cet égard, on a mentionné en particulier les travaux préparatoires exécutés par le secrétariat de la CNUDCI — en consultation, le cas échéant, avec les organisations internationales et les institutions commerciales intéressées — ainsi que le recours aux groupes de travail, où la compétence des membres de la CNUDCI est utilisée au mieux.

14. Certains représentants, exprimant leur inquiétude devant le rythme des travaux de la CNUDCI, ont estimé que celle-ci ferait bien de réexaminer son programme et ses méthodes de travail.

15. Au sujet du programme de travail, on a indiqué que la CNUDCI devrait fixer un ordre de priorité pour les questions figurant actuellement à son ordre du jour, intensifier ses travaux sur certaines de ces questions et peut-être fixer une date limite pour l'achèvement des travaux en question. Plusieurs représentants ont réaffirmé qu'il ne devait pas être demandé à la CNUDCI de se lancer dans de nouveaux travaux pour le moment. Cependant, on a également fait valoir qu'étant donné l'importance de la création de règles uniformes pour le commerce international la CNUDCI devrait être encouragée à aborder d'autres sujets que ceux qui figurent à son programme de travail actuel.

16. Au sujet des méthodes de travail, on a déclaré qu'il était essentiel que la CNUDCI recherche, chaque fois qu'elle le pourrait, le concours d'experts provenant des milieux commerciaux et bancaires, afin de s'assurer que les dispositions des lois uniformes correspondent à la pratique commerciale internationale. Certains représentants ont estimé que, pour obtenir des résultats plus rapides, les groupes de travail devraient être autorisés à tenir des sessions plus longues, ou qu'ils devraient désigner des comités préparatoires de composition

limitée, au sein desquels seraient représentés les différents systèmes juridiques et économiques, et qui seraient chargés d'établir des avant-projets et des commentaires et de les soumettre aux groupes de travail.

17. Un représentant a soulevé la question des rapports entre la CNUDCI et le Secrétariat, en disant que la CNUDCI devait renoncer à la méthode consistant à demander au Secrétariat d'exécuter des travaux qui relèvent du mandat de la CNUDCI elle-même. Au contraire, d'autres représentants ont affirmé que le Secrétariat avait joué un rôle indispensable dans les travaux de cet organisme, et qu'il avait fait œuvre utile en établissant des rapports et des avant-projets à son intention.

18. Plusieurs représentants ont mentionné avec approbation la décision et la pratique de la CNUDCI de procéder chaque fois que possible par voie de consensus. On a remarqué que l'application continue de ce principe ferait beaucoup pour assurer un résultat heureux à l'œuvre législative de la CNUDCI. Un représentant a exprimé l'opinion que le principe du consensus devait être abandonné; cette méthode de travail n'était pas absolument indispensable et, étant donné la composition relativement limitée de la CNUDCI, le consensus auquel elle parvenait n'entraînait pas nécessairement un consensus universel. A ce sujet, on a dit également que la CNUDCI pourrait accélérer considérablement le rythme de ses travaux en présentant pour un texte donné plusieurs versions possibles, au lieu d'un seul texte né d'un consensus laborieux.

19. Divers représentants, notant que la plus grande partie des travaux de la CNUDCI était maintenant confiée aux groupes de travail, ont fait valoir qu'une augmentation du nombre d'Etats représentés à la CNUDCI faciliterait la création et la composition de groupes de travail, et par conséquent l'heureuse issue des travaux de la CNUDCI.

20. Les membres de la Sixième Commission sont convenus du fait qu'il incombait à la CNUDCI elle-même de réexaminer son programme et ses méthodes de travail.

C. — Vente internationale d'objets mobiliers corporels

21. De nombreux représentants, soulignant l'urgente nécessité d'unifier les règles applicables aux ventes internationales d'objets mobiliers corporels, ont exprimé l'espoir que l'examen par la CNUDCI des Conventions de La Haye de 1964 portant loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI) et loi uniforme sur la formation des contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels permettrait à un grand nombre d'Etats d'en accepter une version révisée. Plusieurs représentants ont remarqué avec satisfaction que le Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels avait considérablement progressé dans ses travaux en achevant la révision du chapitre III de la LUVI, consacré aux obligations du vendeur. On a dit à ce sujet que le Groupe de travail devait tenir compte des intérêts de tous les pays, et qu'il devait aussi élaborer des textes d'une souplesse et d'une simplicité suffisantes pour correspondre aux besoins pratiques.

22. Plusieurs représentants ont affirmé que les travaux de la CNUDCI sur les conditions générales de vente et sur les contrats types contribueraient à la réglementation légale et à la simplification des relations commerciales internationales. On a remarqué que ces travaux devaient être coordonnés avec les règles uniformes régissant la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, afin d'éviter les lacunes et les contradictions.

23. Divers représentants ont pris note avec satisfaction de la proposition tendant à créer un groupe d'experts composé de représentants des commissions économiques régionales, organisations commerciales et chambres de commerce, qui serait consulté sur la préparation d'un projet définitif de conditions générales de vente. On a fait valoir l'importance particulière des travaux de la CNUDCI sur ce sujet, étant donné que les conditions générales de vente établies sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ne semblaient pas réunir les conditions nécessaires aux échanges commerciaux entre Etats dotés de systèmes socio-économiques différents. On a souligné que ces travaux devaient tendre à la mise au point de conditions générales se prêtant à une utilisation plus large que celles préparées par la CEE et s'appliquant au plus grand nombre possible de produits. Cependant, on a dit aussi que des conditions générales du type de celles établies par la CEE pour des produits particuliers correspondraient sans doute mieux aux nécessités de certains échanges commerciaux.

D. — Paiements internationaux

24. De nombreux représentants ont réaffirmé leur approbation de la décision prise par la CNUDCI de préparer des règles uniformes applicables à un effort de commerce spécial qui serait utilisé à titre facultatif dans les transactions internationales. Ils ont pris note avec satisfaction des relations satisfaisantes de coopération qui ont été établies avec diverses organisations internationales et institutions bancaires ou commerciales, et ont affirmé l'importance d'une étroite collaboration entre le Groupe de travail des effets de commerce internationaux et ces organisations et institutions.

25. Certains représentants ont douté de la nécessité de préparer de nouvelles règles uniformes applicables à un effet de commerce spécial destiné aux paiements internationaux. On a fait remarquer que les milieux bancaires avaient organisé leurs propres activités de façon très satisfaisante, et qu'il n'y avait donc rien d'urgent dans l'établissement de telles règles.

26. Certains représentants ont mis en relief l'importance de la terminologie et des concepts juridiques utilisés dans le projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, ainsi que la nécessité d'observer dans le texte définitif un juste équilibre entre les principaux systèmes juridiques.

27. Sur le point de savoir s'il était opportun de préparer des règles uniformes applicables aux chèques internationaux, de nombreux représentants ont noté avec approbation la décision du Groupe de travail des effets de commerce internationaux, approuvée par la CNUDCI, de prier le Secrétaire général de se livrer à une enquête sur l'utilisation des chèques pour le règle-

ment des paiements internationaux et sur les problèmes que soulèvent, compte tenu des pratiques commerciales actuelles, les divergences entre les règles des principaux systèmes juridiques.

28. Certains représentants ont été d'avis que le rôle des chèques dans les paiements internationaux était suffisant pour justifier la préparation d'une loi uniforme sur les chèques internationaux. Selon d'autres, les chèques n'avaient qu'une importance marginale dans les paiements internationaux et ne nécessitaient donc pas l'élaboration de nouvelles règles uniformes.

29. Au sujet des crédits bancaires commerciaux, plusieurs représentants ont souligné l'importance de la révision des "Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires" actuellement poursuivie par la Chambre de commerce international (CCI). On a exprimé l'espoir que, dans ce travail de révision, il serait également tenu compte des vues des gouvernements et des institutions bancaires ou commerciales des pays qui ne sont pas représentés à la CCI. Un représentant a regretté que celle-ci ne fasse pas de progrès rapides, et qu'elle n'exécute pas pleinement les recommandations de la CNUDCI. D'après un autre représentant, la CNUDCI devait examiner l'opportunité d'unifier les dispositions légales régissant les crédits documentaires, qui ne font l'objet de lois spécifiques que dans quelques pays seulement.

30. Un représentant a proposé que la CNUDCI examine en temps voulu la portée de l'intervention des banques dans le commerce international, en vue de préparer une loi uniforme sur divers aspects des activités bancaires.

E. — Réglementation internationale des transports maritimes

31. Tous les représentants qui ont pris la parole à ce sujet se sont félicités des travaux de la CNUDCI sur la responsabilité du transporteur maritime en vertu du connaissement. On a estimé que les résultats obtenus par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes représentaient un compromis équilibré entre les divers intérêts participant au commerce maritime. On a estimé également que la création de règles uniformes applicables au transport de marchandises en vertu d'un connaissement revêtait une importance particulière pour les pays n'ayant pas de flotte marchande ou n'ayant qu'une flotte peu développée. Plusieurs représentants ont recommandé que la CNUDCI donne la priorité à ses travaux sur cette question.

32. Certains représentants ont affirmé que, pour assurer la plus large adhésion possible aux règles à établir, il vaudrait mieux élaborer une nouvelle convention qu'un autre protocole modifiant la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, de 1924, et le Protocole de Bruxelles de 1968. Un représentant a exprimé l'opinion que la CNUDCI elle-même n'avait pas à rédiger une nouvelle convention remplaçant la Convention de Bruxelles de 1924.

33. Un représentant a déclaré qu'il paraissait souhaitable de coordonner les règles des conventions sur le transport de marchandises par les divers moyens de transport.

F. — Arbitrage commercial international

34. De nombreux représentants ont approuvé la décision de la CNUDCI de commencer les travaux sur un projet de règlement d'arbitrage qui serait utilisé à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international. Cependant, un représentant a affirmé qu'il existait déjà suffisamment d'instruments en la matière. On a fait valoir qu'il était important de garantir, par la voie législative, la liberté des parties et du tribunal d'arbitrage de décider des questions de procédure. On a proposé que la CNUDCI, pour préparer ce règlement d'arbitrage, tienne compte de la Convention sur le règlement par voie arbitrale des différents nés de la coopération économique, scientifique et technique, signée en 1972 par les Etats membres du Conseil d'aide économique mutuelle.

35. Tous les représentants qui ont pris la parole ont approuvé la recommandation faite par la CNUDCI à l'Assemblée générale, tendant à inviter les Etats qui n'ont pas ratifié la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, de 1958, ou qui n'y ont pas adhéré, à examiner la possibilité de le faire.

36. Plusieurs représentants ont pris note avec satisfaction de l'invitation faite par la CNUDCI à la Commission économique pour l'Europe, tendant à attirer l'attention des Etats qui peuvent ratifier la Convention européenne de 1961 sur l'arbitrage commercial international, ou y adhérer, sur l'existence de cette convention. Selon un représentant, l'invitation aurait dû porter également sur l'Arrangement de 1962 relatif à l'application de cette convention. Certains représentants ont réservé leur position sur la question de savoir s'il appartenait à la CNUDCI de promouvoir la ratification de conventions ayant un caractère essentiellement régional, ou l'adhésion à ces conventions. A cet égard, on a affirmé qu'il serait plus approprié d'inviter la Commission économique pour l'Europe à consulter les autres commissions économiques régionales et à leur demander leurs vues sur les futures mesures d'harmonisation et d'unification du droit relatif à l'arbitrage commercial.

37. Certains représentants ont été d'avis que la coopération entre les organismes d'arbitrage devait être laissée aux soins de ces organismes eux-mêmes et que la CNUDCI n'avait ni à encourager ni à organiser la création d'un organisme international d'arbitrage commercial.

38. Au sujet de la proposition figurant dans le rapport définitif du Rapporteur spécial de la CNUDCI et tendant à ce que celle-ci publie un recueil de sentences arbitrales relatives au commerce international [5], certains représentants ont exprimé leur accord tandis que d'autres formulaient des réserves.

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

39. Les représentants qui ont pris la parole sur la question se sont félicités de la décision par laquelle la CNUDCI a prié le Secrétaire général d'accélérer et d'intensifier les activités relatives au programme de for-

[5] A/CN.9/64; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, III, par. 185.

mation et d'assistance, en tenant spécialement compte des besoins des pays en voie de développement. Ils se sont particulièrement félicités que le Secrétaire général ait été prié d'organiser un colloque international sur le rôle des universités et des centres de recherche dans ce domaine, à l'occasion de la huitième session de la CNUDCI, en 1975. On a dit que la formation de personnel spécialisé avait une importance particulière pour les pays en voie de développement, et que la mise en œuvre d'un programme d'ensemble aiderait ces pays à combler l'une de leurs lacunes les plus graves dans le domaine du droit international.

40. On a exprimé l'avis que la CNUDCI devrait également envisager sérieusement la production d'une documentation pédagogique en matière de droit commercial international, l'introduction de l'enseignement du droit commercial international dans les programmes des universités et l'organisation de séminaires, et envisager aussi la création de bourses de perfectionnement à l'intention des ressortissants des pays en voie de développement.

41. De nombreux représentants ont souligné l'importance d'une étroite collaboration de la CNUDCI avec d'autres organisations, notamment la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche (UNITAR) et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI).

42. Plusieurs représentants ont exprimé leur gratitude aux gouvernements qui avaient versé des contributions volontaires pour la mise en œuvre du programme de formation et d'assistance de la CNUDCI. Il fallait espérer que d'autres gouvernements suivraient cet exemple. On a dit à ce propos qu'il serait possible de diminuer les frais de voyage et les indemnités de subsistance des ressortissants des pays en voie de développement assistant aux colloques ou séminaires internationaux si certains de ceux-ci se tenaient dans les pays en voie de développement.

H. — Sociétés multinationales

43. Il a été pris note de l'établissement par le Secrétaire général d'un questionnaire en vue de rassembler des renseignements concernant les problèmes juridiques que posent les entreprises multinationales. Plusieurs représentants ont signalé que les autorités compétentes de leurs pays étudiaient attentivement ce questionnaire. On a exprimé l'avis que les renseignements obtenus de cette manière présenteraient peu d'utilité tant que les études entreprises par la CNUCED, le Conseil économique et social et l'Organisation internationale du travail ne seraient pas suffisamment avancées et tant que les problèmes de caractère général présentés par les sociétés multinationales ne seraient pas définis.

44. Certains représentants ont affirmé que les problèmes liés au fonctionnement des sociétés multinationales se posaient moins dans le domaine juridique que dans le domaine économique. A ce propos, on a souligné que les travaux de la CNUDCI devaient compléter ceux d'autres organismes des Nations Unies, tels que le Conseil économique et social et la CNUCED. Toutefois, on a également exprimé l'avis qu'il n'y avait pas de conflit entre les travaux du Conseil économique et social et ceux de la CNUDCI et que les études entreprises sous les auspices du Conseil économique et social ne devaient pas servir de prétexte pour retarder les travaux de la CNUDCI en la matière. On a également déclaré que les activités des sociétés multinationales ne cadraient pas facilement avec les systèmes juridiques existants, et que les problèmes qui en résultent ne pouvaient être résolus par les règles sur les conflits de lois. On pouvait donc envisager d'élaborer un ensemble de règles internationales pour régir certaines de ces activités, en tenant dûment compte de la sauvegarde de la souveraineté nationale, de l'opportunité d'assurer des garanties légales aux parties ayant affaire à des entreprises multinationales mais ne possédant pas leur énorme puissance économique, et de la bonne mise en valeur des ressources mondiales.

I. — Création d'une union pour le "jus commune" en matière de commerce international

45. De nombreux représentants ont commenté la proposition faite à la CNUDCI par la délégation française en vue de créer une union pour le "jus commune" [6], laquelle viserait à favoriser la ratification et l'entrée en vigueur des conventions concernant le droit commercial international. On a reconnu que la proposition portait sur un problème réel, celui de la nécessité de trouver un moyen d'accélérer le processus d'application pratique des conventions. On a exprimé l'avis que la proposition était peut-être prématurée, mais qu'il fallait la garder à l'esprit comme un objectif à réaliser dans l'avenir. Plusieurs représentants ont déclaré néanmoins qu'ils ne pouvaient appuyer une proposition en vertu de laquelle les Etats seraient censés donner un assentiment tacite aux conventions internationales, alors même qu'ils n'auraient pas participé à l'élaboration desdites conventions.

46. On a généralement estimé que la décision de la CNUDCI demandant l'établissement d'un rapport examinant les causes du retard dans la ratification des conventions internationales ou dans l'adhésion à ces instruments, ainsi que les moyens d'accélérer cette ratification ou cette adhésion, pourrait servir de base à de nouvelles délibérations sur la question.

47. On a exprimé l'avis qu'un système en vertu duquel les gouvernements seraient tenus de rendre compte des mesures prises par eux en matière de ratification pourrait être efficace, car il combattrait l'inertie administrative, qui était l'une des principales raisons de la non-ratification des conventions.

48. Certains représentants ont estimé que la question générale de la ratification des conventions était du ressort de la Commission du droit international.

J. — Travaux futurs

49. Le représentant de la Norvège a proposé à la 1427e séance que la CNUDCI ajoute à son programme prioritaire une nouvelle question, à savoir l'harmonisation du droit sur la responsabilité civile du producteur en cas de dommages causés par des produits destinés à la vente ou à la distribution internationale ou entrant dans ces circuits de vente ou de distribution. Il a fait

[6] A/CN.9/60; *ibid., vol. II : 1971*, deuxième partie, IV.

valoir à l'appui de cette proposition que les propriétés dangereuses des articles manufacturés avaient désormais des effets beaucoup plus graves, et que les problèmes qui se posaient n'étaient pas nécessairement liés au contrat entre le vendeur et l'acheteur. Avec l'accroissement de la commercialisation et de la distribution des produits de grande consommation au-delà des frontières nationales et entre des continents différents, les dommages que pouvaient causer ces produits, et la protection même des consommateurs, revêtaient une importance internationale. A son avis, if fallait harmoniser le droit en la matière à l'échelon international, afin de faciliter les échanges internationaux grâce à un système unifié de normes de responsabilité. Etant donné que, dans la plupart des pays, les mesures législatives en la matière en étaient encore à un stade préparatoire ou initial, l'harmonisation de ce droit éviterait que soient adoptées des dispositions législatives divergentes et que les termes de l'échange en soient faussés.

50. Plusieurs représentants, appuyant la proposition faite par le représentant de la Norvège, ont exprimé l'espoir qu'un projet de convention sur la question pourrait être établi. On a signalé que toute réglementation internationale de la vente internationale d'objets mobiliers corporels serait incomplète si elle n'était accompagnée de règles sur la responsabilité civile du producteur.

51. Tout en reconnaissant la valeur de la proposition, d'autres représentants ont estimé que la CNUDCI ne devait pas aborder l'examen de nouvelles questions avant d'avoir achevé l'examen des questions de fond déjà inscrites à son ordre du jour, ou qu'elle devait donner à cette proposition un rang de priorité peu élevé.

IV. — Vote

52. A sa 1445e séance, le 23 novembre, la Sixième Commission, à la demande du représentant de l'Uruguay, a procédé à un vote par appel nominal sur l'amendement proposé par le Koweït (voir plus haut, par. 8) au paragraphe 8 du dispositif du projet de résolution A/C.6/L.952/Rev.1. Pour expliquer sa demande, le représentant de l'Uruguay, parlant au nom du groupe latino-américain, a déclaré que les membres de ce groupe voteraient contre l'amendement parce qu'il allait à l'encontre du principe de la répartition géographique des sièges à la CNUDCI, qui devait assurer une représentation adéquate des différentes régions. Le représentant de l'Uruguay a également déclaré que la position du groupe latino-américain ne devait pas être interprétée comme une opposition aux aspirations du groupe asiatique et que, si l'amendement était adopté, il ne devrait pas constituer un précédent. L'amendement a été adopté par 79 voix contre 14, avec 7 abstentions. Les voix se sont réparties comme suit :

Ont voté pour : Afghanistan, Algérie, Allemagne (République fédérale d'), Arabie Saoudite, Autriche, Bahreïn, Belgique, Birmanie, Bulgarie, Burundi, Cameroun, Canada, Chypre, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Egypte, Etats-Unis d'Amérique, Ethiopie, Finlande, France, Gabon, Ghana, Grèce, Guinée, Hongrie, Inde, Indonésie, Irak, Iran, Irlande, Italie, Japon, Kenya, Koweït, Laos, Lesotho, Madagascar, Mali, Mongolie, Népal, Niger, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouganda, Pakistan, Pays-Bas, Philippines, Pologne, Qatar, République arabe libyenne, République arabe syrienne, République démocratique allemande, République khmère, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste soviétique d'Ukraine, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Souaziland, Soudan, Suède, Tchad, Tchécoslovaquie, Thaïlande, Togo, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Yémen, Yémen démocratique, Yougoslavie, Zaïre, Zambie.

Ont voté contre : Argentine, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Equateur, Guatemala, Honduras, Mexique, Nicaragua, Pérou, Trinité-et-Tobago, Uruguay, Venezuela.

Se sont abstenus : Australie, Bahamas, Dahomey, Espagne, Guyane, Israël, Portugal.

Les représentants de l'Australie, de Cuba, du Dahomey, de l'Espagne, des Emirats arabes unis et d'Israël ont expliqué leur vote.

53. A la même séance, la Sixième Commission a adopté, par 95 voix contre zéro, avec 6 abstentions, l'ensemble du projet de résolution, sous sa forme modifiée (voir ci-dessous, par. 54).

Recommandation de la Sixième Commission

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

Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

[*Le projet de résolution a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée générale en tant que résolution 3108 (XXVIII); le texte en est reproduit ci-dessous, dans la section C.*]

C. — Assemblée générale : résolutions 3104 (XXVIII)* et 3108 (XXVIII) du 12 décembre 1973

3104 (XXVIII). Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels

L'Assemblée générale,

Rappelant sa résolution 2929 (XXVII) du 28 novembre 1972, par laquelle elle a décidé de convoquer une conférence internationale de plénipotentiaires en 1974, aux fins d'examiner 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.

* La résolution 3104 (XXVIII) a été adoptée par 108 voix contre zéro avec 11 abstentions, sur la recommandation contenue dans le rapport de la Sixième Commission, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Annexes,* point 93 de l'ordre du jour, document A/9409.

Rappelant en outre que, dans la résolution susmentionnée, elle a renvoyé à la conférence, comme base de travaux, le projet de convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels qui figure au chapitre II du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session [1], ainsi que le commentaire y relatif et les observations et propositions qui pourraient être présentées par les gouvernements et les organisations internationales intéressés,

Réaffirmant la conviction, déjà exprimée dans la résolution susmentionnée, que l'harmonisation et l'unification des règles nationales concernant la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels contribueraient à l'élimination des obstacles au développement du commerce international,

Prie le Secrétaire général :

a) De convoquer la Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 20 mai au 14 juin 1974 [2];

b) De faire établir des comptes rendus analytiques des séances plénières de la Conférence et des séances des comités pléniers que la Conférence pourrait créer;

c) D'inviter à participer à la Conférence, en pleine conformité avec la résolution 2758 (XXVI) de l'Assemblée générale, en date du 25 octobre 1971, les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres d'institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ainsi que les Etats parties au Statut de la Cour internationale de Justice et la République démocratique du Viet-Nam;

d) D'inviter les institutions spécialisées et les organisations internationales intéressées ainsi que le Conseil des Nations Unies pour la Namibie à participer à la Conférence en qualité d'observateurs;

e) D'appeler l'attention des Etats et autres participants désignés aux alinéas *c* et *d* ci-dessus sur l'opportunité de choisir comme représentants des personnes ayant des compétences particulières dans le domaine à examiner;

f) De mettre à la disposition de la Conférence toute documentation et toutes recommandations pertinentes concernant les méthodes de travail et les procédures à suivre, et de prévoir le personnel et les services appropriés pour la Conférence;

g) De présenter un rapport sur les résultats de la Conférence à l'Assemblée générale lors de sa vingt-neuvième session.

2197e séance plénière

3108 (XXVIII). 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 sixième session [3];

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, 2766 (XXVI) du 17 novembre 1971 et 2928 (XXVII) du 28 novembre 1972, relatives aux rapports de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de ses première, deuxième, troisième, quatrième et cinquième 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 Etats sur la base de l'égalité et à l'élimination de la discrimination dans le commerce international et, partant, au bien-être de tous les peuples,

Persuadée qu'une plus large participation des Etats aux travaux de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international favoriserait le progrès de ces travaux,

Tenant compte du fait que le Conseil du commerce et du développement, à sa treizième session, a pris note avec satisfaction [4] 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 sixième 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. *Prie* la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international d'incorporer, chaque fois qu'elle le jugera approprié, les rapports ou les résumés des rapports de ses groupes de travail dans les rapports sur les travaux de ses futures sessions;

4. *Note avec satisfaction* la décision prise par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international d'organiser, à l'occasion de sa huitième session, un colloque international sur le rôle des universités et des centres de recherche aux fins de l'enseignement, de la diffusion et d'une compréhension plus large 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;

5. *Invite* les Etats qui n'ont pas encore ratifié la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des

[1] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17* (A/8717), par. 21 et 22; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première partie, II, A.

[2] Pour les textes adoptés par la Conférence, voir plus loin dans le présent volume, troisième partie, I.

[3] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017 et Corr.1). *Annuaire de la CNUDCI, volume IV : 1973*, première partie, II, A.

[4] *Ibid., Supplément n° 15* (A/9015/Rev.1), troisième partie, par. 558; voir plus haut dans le présent volume, section A.

sentences arbitrales étrangères [5] de 1958, ou qui n'y ont pas encore adhéré, d'envisager la possibilité de le faire;

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

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

b) De continuer à examiner les problèmes juridiques posés par différentes catégories de sociétés multinationales, conformément à la décision adoptée à ce sujet par la Commission à sa sixième session;

c) D'activer ses travaux sur la formation et l'assistance en matière de droit commercial international, notamment en ce qui concerne la promotion et l'enseignement du droit commercial international dans les universités, en tenant compte des intérêts particuliers des pays en voie de développement;

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

e) 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;

f) De maintenir à l'étude son programme et ses méthodes de travail dans le but d'accroître l'efficacité de ses travaux;

7. *Invite* la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international à examiner l'opportunité d'établir des règles uniformes sur la responsabilité civile du producteur en cas de dommages causés par des produits destinés à la vente ou à la distribution internationale ou entrant dans ces circuits de vente ou de distribution, en déterminant si une telle mesure est réalisable et quelle serait pour cela l'époque la plus appropriée compte tenu des autres questions inscrites à son programme de travail;

8. *Décide* de porter de vingt-neuf à trente-six le nombre des membres de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international conformément aux règles suivantes :

a) Les sept membres additionnels de la Commission seront élus par l'Assemblée générale pour une période de six ans, sous réserve des dispositions de l'alinéa *c* ci-après;

b) Pour élire les membres additionnels de la Commission, l'Assemblée générale respectera la répartition suivante des sièges :

i) Deux pour les Etats d'Afrique;

ii) Deux pour les Etats d'Asie;

iii) Un pour les Etats d'Europe orientale;

iv) Un pour les Etats d'Amérique latine;

v) Un pour les Etats d'Europe occidentale et autres Etats;

c) Le mandat de trois des membres additionnels élus lors de la première élection, qui aura lieu pendant la présente session de l'Assemblée générale, prendra fin à l'expiration d'une période de trois ans, étant entendu que le Président de l'Assemblée générale désignera ces membres par tirage au sort comme suit :

i) Un membre pour les Etats d'Afrique;

ii) Un membre pour les Etats d'Asie;

iii) Un membre pour les autres régions;

d) Les membres additionnels élus lors de la première élection entreront en fonctions le 1er janvier 1974;

e) Les dispositions des paragraphes 3 à 5 de la section II de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale s'appliqueront également aux membres additionnels;

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

2197e séance plénière

[5] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 330, n° 4739, p. 38; texte reproduit dans le *Registre des textes des Conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3), vol. II, chap. I, 1.

II. — SEPTIÈME SESSION (1974)

A. — Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa septième session (New York, 13-17 mai 1974) [A/9617*]

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	13
Chapitres	*Paragraphes*
I. — ORGANISATION DE LA SESSION	1-8
A. — Ouverture de la session	1
B. — Composition et participation	2-4
C. — Election du bureau	5
D. — Ordre du jour	6
E. — Décisions de la Commission	7
F. — Adoption du rapport	8
II. — VENTE INTERNATIONALE D'OBJETS MOBILIERS CORPORELS	9-20
Règles uniformes régissant la vente internationale d'objets mobiliers corporels	9-20
III. — PAIEMENTS INTERNATIONAUX	21-37
A. — Effets de commerce	21-29
B. — Crédits bancaires commerciaux	30-35
C. — Garanties bancaires	36-37
IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES	38-53
V. — SOCIÉTÉS MULTINATIONALES	54-59
VI. — RATIFICATION DES CONVENTIONS CONCERNANT LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL OU ADHÉSION À CES CONVENTIONS	60-64
VII. — FORMATION ET ASSISTANCE EN MATIÈRE DE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL	65-74
VIII. — RESPONSABILITÉ EN CAS DE DOMMAGES CAUSÉS PAR DES PRODUITS DESTINÉS AU COMMERCE INTERNATIONAL OU ENTRANT DANS LES CIRCUITS DU COMMERCE INTERNATIONAL	75-81
IX. — TRAVAUX FUTURS	82-87
A. — Résolution 3108 (XXVIII) de l'Assemblée générale concernant le rapport de la Commission sur les travaux de sa sixième session	82
B. — Vacances à pourvoir dans les groupes de travail	83-84
C. — Dates et lieux des sessions de la Commission et de ses groupes de travail	85
D. — Programme de travail	86
E. — Autres travaux en cours	87
X. — QUESTIONS DIVERSES	88-97
A. — Rapport du Secrétaire général sur les activités en cours d'autres organisations	88
B. — Règles uniformes relatives à la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels	89-93
C. — Droit international privé	94-95
D. — Bibliographies de droit commercial international	96-97
	Page
ANNEXE. — Liste des documents examinés par la Commission	26

Introduction

Le présent rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international rend compte des travaux de la septième session de la Commission, qui s'est tenue à New York du 13 au 17 mai 1974.

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

Chapitre premier. — Organisation de la session

A. — OUVERTURE DE LA SESSION

1. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a commencé sa septième session le 13 mai 1974. La session a été couverte au nom du Secrétaire général par M. Blaine Sloan, directeur de la Division des questions juridiques générales, Service juridique.

B. — COMPOSITION ET PARTICIPATION

2. La résolution 2205 (XXVI) de l'Assemblée générale, portant création de la CNUDCI, prévoyait que celle-ci serait composée de 29 Etats élus par l'Assemblée générale. Par sa résolution 3108 (XXVIII), l'Assemblée générale a élargi la composition de la Commission, et a porté à 36 le nombre de ses membres. Les membres actuels de la Commission, élus le 12 novembre 1970 et le 12 décembre 1973 sont les Etats suivants [1] : Allemagne (République fédérale d'),

[1] Conformément à la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale, les membres de la Commission sont élus pour un mandat de six ans, mais, pour la première élection, le mandat de 14 membres, désignés par le Président de l'Assemblée par tirage au sort, venait à expiration au bout de trois ans (31 décembre 1970); le mandat des 15 autres membres, au bout de six ans (31 décembre 1973). En conséquence, l'Assemblée générale, à sa vingt-cinquième session, a élu 14 membres pour un mandat complet de six ans, prenant fin le 13 décembre 1976, et, à sa vingt-huitième session, 15 membres pour un mandat complet de six ans, prenant fin le 31 décembre 1979. L'Assemblée générale a également élu, à sa vingt-huitième session, sept membres supplémentaires. Le mandat de trois de ces sept membres sup-
(Suite de la note p. suiv.)

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

Argentine, Australie*, Autriche*, Barbade, Belgique, Brésil, Bulgarie, Chili*, Chypre, Egypte*, Etats-Unis d'Amérique, France*, Gabon, Ghana*, Grèce, Guyane*, Hongrie, Inde, Japon*, Kenya, Mexique, Népal*, Nigéria*, Norvège*, Philippines, Pologne*, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie*, Royaume-Uni*, Sierra Leone, Singapour*, Somalie*, Tchécoslovaquie, Union des Républiques socialistes soviétiques* et Zaïre.

3. A l'exception du Gabon et de la Somalie, tous les membres de la Commission étaient représentés à la septième 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*

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

b) *Institutions spécialisées*

Fonds monétaire international.

c) *Organismes intergouvernementaux*

Commission des communautés européennes, Conseil d'aide économique mutuelle, Institut international pour l'unification du droit privé.

d) *Organisations non gouvernementales internationales*

Chambre de commerce internationale, Chambre internationale de la marine marchande, Association de droit international, Union internationale d'assurances transports, National Association of Credit Management.

C. — Election du bureau

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

Président:	M. Jerzy Jakubowski (Pologne);
Vice-Président:	M. Khadga Bhakta Singh (Népal);
Vice-Président:	M. Nehemias Gueiros (Brésil);
Vice-Président:	M. Emmanuel Sam (Ghana);
Rapporteur:	M. Roland Loewe (Autriche).

D. — Ordre du jour

6. L'ordre du jour adopté par la Commission à sa 143e séance, le 13 mai 1974, était le suivant :

1. Ouverture de la session.
2. Election du Bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour; calendrier provisoire des séances.
4. Vente internationale des objets mobiliers corporels : règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels.
5. Paiements internationaux :
   a) Loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux;
   b) Crédits bancaires commerciaux;
   c) Garanties bancaires (garanties contractuelles et de paiement).
6. Réglementation internationale des transports maritimes.
7. Sociétés multinationales.
8. Ratification des conventions concernant le droit commercial international ou adhésion à ces conventions.
9. Formation et assistance en matière de droit commercial international.
10. Responsabilité en cas de dommages causés par des produits destinés au commerce international ou entrant dans les circuits du commerce international.
11. Travaux futurs.
12. Questions diverses.
13. Date et lieu de la huitième session.
14. Adoption du rapport de la Commission.

E. — Décisions de la Commission

7. Toutes les décisions prises par la Commission au cours de sa septième session ont été adoptées par consensus.

F. — Adoption du rapport

8. La Commission a adopté le présent rapport à sa 150e séance, le 17 mai 1974.

Chapitre II. — Vente internationale d'objets mobiliers corporels

Règles uniformes régissant la vente internationale d'objets mobiliers corporels

Rapport du Groupe de travail

9. La Commission était saisie du rapport du Groupe de travail sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels sur les travaux de sa cinquième session, qui a eu lieu à Genève du 22 janvier au 1er février 1974 (A/CN.9/87). Dans son rapport, le Groupe de travail indiquait l'état d'avancement des travaux que lui avait confiés la Commission en vue de déterminer quelles modifications de la loi uniforme sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels (LUVI) annexée à la Convention de La Haye de 1964, pourraient rendre ces règles susceptibles d'une adhésion plus large [3].

(Suite de la note 1.)

plémentaires, désignés par le Président de l'Assemblée générale par tirage au sort, prendra fin au bout de trois ans (31 décembre 1976) et le mandat des quatre autres membres au bout de six ans (31 décembre 1979). Le mandat des membres dont le nom est suivi d'un astérisque viendra à expiration le 31 décembre 1976 et celui des autres membres le 31 décembre 1979.

[2] Les élections ont eu lieu aux 143e et 144e séances, les 13 et 14 mai 1974, et à la 145e séance, le 15 mai 1974. Conformément à la décision prise par la Commission à sa première session, la Commission a trois vice-présidents, de manière que chacun des cinq groupes d'Etats mentionnés au paragraphe 1 de la section II de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale soit représenté au Bureau (voir 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, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, I).

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

On trouvera le texte de la Convention de La Haye de 1964 portant loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels et celui de la loi uniforme (LUVI) qui y est annexée dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. I (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.3), chap. I, 1.

10. Le rapport rend compte des travaux du Groupe de travail à sa cinquième session sur les articles 58 à 101 de la LUVI. Ces travaux ont permis au Groupe de travail d'achever la première lecture du texte de la loi uniforme. Le rapport contient également (annexe I) le texte révisé de la loi uniforme, tel qu'il se présente à la suite des travaux effectués par le Groupe de travail à ses cinq premières sessions [4]. Le rapport comprend les observations et propositions des gouvernements qui ont été étudiées par le Groupe de travail (annexes II et III) ainsi que le rapport du Secrétaire général sur les questions se posant à propos des chapitres IV à VI de la LUVI (annexe IV).

11. Le rapport indique qu'à l'occasion de l'étude du chapitre IV (Obligations de l'acheteur), le Groupe de travail a jugé nécessaire de réviser les dispositions de la LUVI concernant le lieu et la date du paiement afin de traiter le sujet de manière plus claire et plus uniforme [5]. Le Groupe de travail a décidé également de regrouper les séries distinctes de dispositions relatives aux sanctions mises à la disposition de l'acheteur au chapitre IV de la LUVI, comme il l'avait fait à sa quatrième session pour regrouper les différentes séries de dispositions relatives aux sanctions mises à la disposition de l'acheteur au chapitre III [6]. Le Groupe de travail a fait observer qu'un tel regroupement permettait de simplifier considérablement le texte de la loi et résolvait les problèmes que posaient le chevauchement et le caractère parfois contradictoire de certaines règles relatives aux sanctions [7].

12. A propos du chapitre V de la LUVI (Dispositions communes aux obligations du vendeur et de l'acheteur), le Groupe de travail a établi des projets de textes révisés portant sur le cas dans lequel l'une ou l'autre partie diffère l'exécution, sur les exonérations, sur la résolution du contrat et sur l'évaluation des dommages, y compris la diminution de la perte résultant d'une contravention au contrat [8].

13. A propos du chapitre VI (Transfert des risques), le Groupe de travail a approuvé un ensemble de règles unifié regroupant des dispositions qui apparaissaient auparavant en plusieurs endroits de la LUVI, et il en a modifié les dispositions de manière que les règles concernant les risques prennent appui sur des étapes commercialement importantes de l'exécution du contrat de vente plutôt que sur des notions abstraites [9].

14. A la suite des diverses mesures décidées par le Groupe de travail pour regrouper et unifier les dispositions de la LUVI, le texte révisé présenté à l'annexe I du rapport comprend 69 articles alors que la LUVI en compte 101. En effet, la longueur et la complexité du texte de la LUVI ont été très critiquées, et remédier à ces défauts devrait aider à faciliter une adoption plus large de la loi uniforme [10].

15. Le Groupe de travail indiquait dans son rapport qu'il n'était pas encore parvenu à une conclusion définitive au sujet d'un certain nombre d'articles du texte révisé de la loi uniforme tel qu'il apparaît à l'annexe I. En conséquence, lorsqu'il a fait le programme de ses travaux futurs, le Groupe de travail a prié le Secrétariat de distribuer ce texte révisé aux représentants des Etats membres du Groupe de travail et aux observateurs, afin qu'ils puissent formuler des observations et propositions. Le Groupe de travail a également prié le Secrétariat d'établir, à la lumière de ces observations et propositions, une étude des questions restant à régler et des solutions qui pourraient y être apportées, que le Groupe de travail utiliserait à sa sixième session.

Examen du rapport de la Commission

16. Tous les représentants qui ont pris la parole sur ce sujet ont félicité le Groupe de travail pour les progrès qu'il avait réalisés et pour avoir mené à bien la première lecture du texte de la LUVI, aboutissant ainsi au texte révisé figurant dans l'annexe I du rapport. Il a été convenu que, conformément à la pratique habituelle de la Commission, celle-ci ne prendrait pas de décisions sur le fond du projet tant que le Groupe de travail n'aurait pas achevé ses travaux [11].

17. Certains représentants ont espéré que le Groupe de travail pourrait achever ses travaux sur le projet de loi uniforme à sa sixième session, prévue en février 1975. Un représentant a exprimé l'opinion que la Commission devrait demander au Groupe de travail de mener à bien ses travaux avant sa huitième session. On a fait observer que, conformément à la méthode qui avait été adoptée pour le projet de convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, le texte révisé de la loi uniforme établi par le Groupe de travail serait soumis à l'examen des membres de la Commission avant l'étude et l'approbation définitive du texte par celle-ci. On a fait valoir que les gouvernements demanderaient peut-être plusieurs mois pour procéder à cet examen; par conséquent, le projet qui serait élaboré par le Groupe de travail (par exemple, en février 1975) ne pourrait probablement pas faire l'objet d'une décision de la Commission pendant la session qui se tiendra au cours du printemps ou de l'été de la même année, et cette décision devrait être renvoyée à la session de 1976. Pour parvenir à une issue aussi rapide que possible, on a proposé que, si le Groupe de travail ne pensait pas pouvoir achever ses travaux au cours de la session de deux semaines qu'il a prévue pour février 1975, cette session soit prolongée d'une semaine supplémentaire.

18. D'autres représentants, tout en convenant que le projet de loi uniforme devait recevoir sa forme définitive aussitôt que possible, ont souligné qu'il ne fallait pas compromettre la qualité de ce travail en

[4] Le Groupe de travail a décidé de revoir à une date ultérieure certaines dispositions du texte révisé. Voir par. 15 ci-dessous.

[5] A/CN.9/87, par. 26 à 35; reproduit plus loin dans le présent volume, deuxième partie, I, 1.

[6] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017), par. 12; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A.

[7] A/CN.9/87, par. 37 à 39; voir plus loin dans le présent volume, deuxième partie, I, 1.

[8] *Ibid.*, par. 88 à 156.

[9] *Ibid.*, par. 206 à 244 et annexe IV (voir plus loin, deuxième partie, I, 5), par. 64 à 105; A/CN.9/62, annexe II (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, I, A, 5), par. 17.

[10] A/CN.9/75, annexe II (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1974*, deuxième partie, I, A, 2), par. 101, 158 à 162 et 177; A/CN.9/87, annexe IV (voir plus loin, deuxième partie, I, 1), par. 22.

[11] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17* (A/8417), par. 92, al. 1, c (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A).

fixant une échéance trop avancée pour son achèvement. Certains représentants, après avoir remarqué qu'il restait plusieurs questions importantes sur lesquelles le Groupe de travail n'était pas encore parvenu à un accord, ont affirmé que le plus grand nombre possible de ces questions devaient être résolues par le Groupe de travail avant que le projet de loi uniforme soit renvoyé à la Commission. A ce sujet, il a été signalé que l'examen final d'un projet de loi uniforme d'une telle longueur et d'une telle importance au sein de la Commission prendrait un temps considérable, et que cet examen pourrait difficilement être mené à bien en une seule session de la Commission s'il ne portait pas sur des dispositions ayant fait l'objet d'un large accord entre les membres du Groupe de travail. On a également indiqué qu'une session de trois semaines du Groupe de travail présenterait des difficultés pratiques pour certains représentants et gouvernements.

19. On a recommandé que la question de la durée et de la date de la prochaine session du Groupe de travail sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels soit examinée en tenant compte du calendrier des autres groupes de travail. La Commission est convenue d'examiner ensemble tous ces calendriers au titre du point 11 de son ordre du jour : Travaux futurs. (Voir ci-après chap. IX, par. 85.)

Décision de la Commission

20. A sa 150e séance, le 17 mai 1974, 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 d'objets mobiliers corporels sur les travaux de sa cinquième session;

"2. *Recommande* que le Groupe de travail examine les observations et les propositions formulées à la septième 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."

Chapitre III. — Paiements internationaux

A. — Effets de commerce

Rapport du Groupe de travail

21. La Commission était saisie du rapport du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux sur les travaux de sa deuxième session qui s'est tenue à New York du 7 au 18 janvier 1974 (A/CN.9/86). Le rapport rend compte des progrès accomplis par le Groupe de travail : i) dans l'établissement du texte définitif du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux et ii) dans l'étude de la question de savoir s'il est opportun d'établir des règles uniformes pour les chèques internationaux [12].

[12] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17* (A/8717), par. 61 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première partie, II, A).

i) *Loi uniforme sur les lettres de change et les billets à ordre internationaux*

22. A sa deuxième session, ainsi qu'il ressort du rapport, le Groupe de travail a examiné les articles 42 à 62 du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux établi par le Secrétaire général en application d'une décision de la Commission[13]. Le projet de loi uniforme institue des règles uniformes applicables à un effet international (lettre de change ou billet à ordre) qui serait utilisé à titre facultatif pour les paiements internationaux.

23. Le rapport présente les délibérations et les conclusions du Groupe de travail sur les questions de la responsabilité de l'endosseur, des droits et obligations de l'avaliseur, de la présentation à l'acceptation et au paiement, du refus de paiement ou d'acceptation et des recours.

24. Le Groupe de travail a estimé qu'il fallait que la loi uniforme contienne des dispositions sur l'obligation qui naît de la garantie donnée sur un effet international et il a approuvé des règles concernant la personne qui garantit, en apposant sa signature sur l'effet, l'obligation d'une autre partie.

25. Au sujet de la présentation d'un effet international à l'acceptation ou au paiement, du refus d'acceptation ou de paiement, de l'obligation de faire dresser protêt en cas de refus et de la notification du refus, le Groupe de travail s'est mis d'accord sur des dispositions détaillées précisant les droits et obligations des parties et les effets juridiques de l'inexécution des formalités prévues. Le Groupe de travail a indiqué qu'il n'était pas encore parvenu à des conclusions définitives sur certaines questions ayant trait à la présentation de l'effet et qu'il attendait, pour se prononcer, les résultats de nouvelles enquêtes demandées au Secrétariat sur la pratique commerciale en la matière.

ii) *Règles uniformes applicables aux chèques internationaux*

26. A sa cinquième session, la Commission a également prié son Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux 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 facilement en étendant l'application du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux aux chèques internationaux ou en élaborant une loi uniforme séparée pour les chèques internationaux. Le Groupe de travail a été prié de rendre compte à la Commission, à une prochaine session, de ses conclusions sur cette question. Dans son rapport, le Groupe de travail a indiqué qu'il avait prié le Secrétariat de faire des recherches sur l'utilisation des chèques dans les opérations faisant intervenir des paiements internationaux et sur les problèmes que posent dans la pratique courante les divergences entre les règles des principaux systèmes juridiques. Le

[13] *Documents officiels de l'Assemblée générale, sixième session, Supplément n° 17* (A/8417), par. 35 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A). Le projet de loi uniforme et le commentaire qui s'y rapporte ont été publiés sous la cote A/CN.9/WG.IV/WP.2. Pour ce texte du projet, voir *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 2.

Groupe de travail a déclaré que ces recherches étaient en cours et qu'il examinerait à une session ultérieure l'analyse des observations reçues d'institutions bancaires et commerciales en réponse à un questionnaire établi par le Secrétariat en consultation avec le Groupe d'étude sur les paiements internationaux de la CNUDCI.

Examen du rapport par la Commission

27. S'en tenant à sa politique habituelle qui est de n'examiner le fond des travaux des groupes de travail que lorsqu'ils ont achevé leur tâche, la Commission a pris note du rapport du Groupe de travail des effets de commerce internationaux. Les représentants qui sont intervenus sur le sujet se sont déclarés satisfaits des progrès accomplis par le Groupe de travail.

28. La Commission a décidé d'examiner la question de la date de la troisième session du Groupe de travail en même temps qu'elle arrêterait le calendrier des autres groupes de travail, c'est-à-dire lorsqu'elle aborderait le point 11 de l'ordre du jour intitulé : "Travaux futurs" (voir le paragraphe 85 du chapitre IX ci-après).

Décision de la Commission

29. A sa 144e séance, le 13 mai 1974, 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 les effets de commerce internationaux sur les travaux de sa deuxième session;

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

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

B. — CRÉDITS BANCAIRES COMMERCIAUX

30. Cette question a trait à la révision par la Chambre de commerce internationale (CCI) des "Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires" élaborées en 1933 et révisées en 1951 et 1962. A ses sessions précédentes [14], la Commission a souligné l'importance que revêtent les lettres de crédit dans le règlement des transactions commerciales internationales et elle a exprimé l'avis que les vues des pays qui ne sont pas représentés à la CCI devraient être prises en considération par celle-ci dans ses travaux de révision. En conséquence, à sa troisième session, la Commission a prié le Secrétaire général d'inviter les gouvernements et les institutions bancaires et commerciales intéressées à lui soumettre, pour communication à la CCI, leurs observations sur le fonctionnement des "Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires", de sorte que la CCI puisse en tenir compte dans ses travaux de révision [15]. Les observations reçues ont été communiquées à la CCI pour examen.

31. A la présente session [16], la Commission était saisie d'une note du Secrétaire général reproduisant une note de la CCI concernant les progrès réalisés en ce qui concerne la révision des "Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires" ainsi que ses travaux sur les garanties bancaires. On trouvera dans la section C du présent chapitre un aperçu des délibérations de la Commission au sujet des garanties bancaires et la décision qu'elle a prise sur ce point (par. 36 et 37 ci-dessous).

32. La Commission a pris note du fait que la Commission de technique et de pratiques bancaires de la CCI avait adopté en février 1974 un projet de texte révisé des "Règles uniformes", projet qui était joint en annexe à la note de la CCI. La Commission a noté également que le texte qui lui avait été communiqué serait remanié à nouveau et qu'un texte définitif serait adopté par le Conseil de la CCI à une date ultérieure en 1974. Dans sa note, la CCI informait la Commission que le projet de texte avait été établi après avoir examiné les observations et suggestions communiquées par ses comités nationaux et, par l'intermédiaire du secrétariat de la Commission, par les pays non représentés à la CCI. La CCI a fait savoir également que le projet de texte avait été examiné par le Groupe de travail spécial des techniques bancaires du Comité de liaison de la CCI avec les chambres de commerce des pays socialistes.

33. De nombreux représentants ont félicité la CCI des travaux qu'elle a réalisés à propos de la révision des "Règles uniformes". On a généralement reconnu que les Règles uniformes normalisaient les procédures et les techniques utilisées par les banques au sujet des lettres de crédit et qu'en tant que telles elles pouvaient être considérées comme une convention privée entre les banquiers et leurs clients. Quelques représentants ont été d'avis qu'eu égard en particulier au fait que les intérêts de personnes autres que les banques, en particulier les intérêts du vendeur-bénéficiaire, se trouvaient en jeu, la Commission devrait accorder toute son attention au texte révisé des "Règles uniformes". D'autres représentants ont dit que si la Commission s'était intéressée à la question, c'était principalement pour

[14] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-troisième session, Supplément nº 16* (A/7216), par. 23 et 28 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, I, A); *ibid., vingt-quatrième session, Supplément nº 18* (A/7618), par. 90 à 95 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, II, A); *ibid., vingt-cinquième session, Supplément nº 17* (A/8017), par. 119 à 126 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, III, A); *ibid., vingt-sixième session, Supplément nº 17* (A/8417), par. 36 à 43 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A); et *ibid., vingt-septième session, Supplément nº 17* (A/8717), par. 65 et 66 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première partie, II, A).

[15] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-cinquième session, Supplément nº 17* (A/8017), par. 125 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, III, A).

[16] La Commission a examiné ce point de son ordre du jour à ses 144e et 150e séances, tenues le 13 et le 17 mai 1974.

créer des possibilités de communication entre la CCI et les pays qui n'étaient pas représentés à la CCI, et que ce résultat avait été atteint. De l'avis de ces représentants, la responsabilité finale du texte révisé des "Règles uniformes" incombait à la CCI et il importait que le texte révisé fût adopté et appliqué sans retard injustifié.

34. D'une façon générale, les membres de la Commission se sont accordés à reconnaître que si celle-ci ne pouvait adopter le texte révisé des "Règles uniformes", elle devrait néanmoins examiner à sa prochaine session l'opportunité d'en recommander l'utilisation dans les transactions faisant intervenir un crédit documentaire. A ce propos, la Commission a prié le Secrétariat de préparer une analyse des observations reçues par le Secrétaire général au sujet de la version de 1962 des "Règles uniformes" en vue de déterminer si le texte révisé tenait effectivement compte de ces observations.

Décision de la Commission

35. A sa 144e séance, le 13 mai 1974, la Commission a adopté à l'unanimité la décision ci-après :

"La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

"1. *Prend note* du rapport intérimaire présenté par la Chambre de commerce internationale sur ses travaux de révision des "Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires";

"2. *Félicite* la Chambre de commerce internationale et sa Commission de technique et de pratiques bancaires des travaux de révision qu'elles ont réalisés en collaboration avec la Commission;

"3. *Invite* la Chambre de commerce internationale à lui communiquer le texte révisé des "Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires" dès qu'il aura été adopté par la CCI;

"4. *Prie* le Secrétaire général

"*a*) De communiquer le texte révisé des "Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires" aux Etats membres de la Commission;

"*b*) De préparer une analyse des observations reçues à propos des "Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires" et de présenter cette analyse à la Commission à sa huitième session."

C. — Garanties bancaires

36. La Commission a pris note des progrès réalisés par la Chambre de commerce internationale (CCI) à propos de la préparation de règles uniformes concernant les garanties contractuelles et les garanties de paiement. On a émis l'opinion que la Commission devrait suivre ces travaux de près car c'était sur l'invitation de la Commission que la CCI s'acquittait de cette tâche. On a insisté sur le fait que les règles proposées devraient établir un équilibre équitable entre les intérêts des parties intéressées.

Décision de la Commission

37. A sa 150e séance, le 17 mai 1974, la Commission a adopté à l'unanimité la décision ci-après :

"La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

"1. *Prend note* des progrès réalisés par la Chambre de commerce internationale en ce qui concerne la préparation de règles uniformes relatives aux garanties contractuelles et aux garanties de paiement;

"2. *Prie* le Secrétaire général : *a*) de prendre les mesures nécessaires pour que des représentants du secrétariat de la Commission puissent continuer à assister et à participer aux délibérations de la Chambre de commerce internationale; *b*) de communiquer les travaux de la Chambre de commerce internationale sur les garanties contractuelles et les garanties de paiement au Groupe d'étude de la Commission sur les paiements internationaux composé d'experts fournis par les organisations internationales et les institutions bancaires et commerciales intéressées, et d'inviter aux réunions convoquées à cette fin des représentants intéressés de la Commission;

"3. *Invite* la Chambre de commerce internationale à présenter à la Commission, à ses futures sessions, des rapports sur l'état d'avancement de ses travaux concernant les garanties contractuelles et les garanties de paiement."

Chapitre IV. — Réglementation internationale des transports maritimes

Rapport du Groupe de travail

38. A sa quatrième session, la Commission a décidé d'examiner les règles régissant la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées dans le contexte des connaissements. Pour mener à bien cette tâche, la Commission a constitué un groupe de travail élargi de la réglementation internationale des transports maritimes, composé de 21 membres de la Commission [17].

39. La Commission était saisie du rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa sixième session [18]. Le rapport montre les progrès réalisés par le Groupe de travail à cette session en ce qui concerne la révision des règles figurant dans la Convention internationale de 1924 pour l'unification de certaines règles

[17] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément nº 17* (A/8417), par. 10 à 23 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A). 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 nº 18* (A/7618), par. 114 à 133. (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, II, A) et le rapport de la Commission sur les travaux de sa troisième session, *ibid., vingt-cinquième session, Supplément nº 17* (A/8017), par. 157 à 166 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, III, A). Voir aussi le rapport de la Commission sur les travaux de sa cinquième session, *ibid., vingt-septième session, Supplément nº 17* (A/8717), par. 44 à 51 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première partie, II, A) et le rapport de la Commission sur les travaux de sa sixième session, *ibid., vingt-huitième session, Supplément nº 17* (A/9017 et Corr.1) par. 46 à 61 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A).

[18] A/CN.9/88 et A/CN.9/88/Add.1 (Troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements); reproduit dans le présent volume; deuxième partie, III, 1 et 2.

en matière de connaissements (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le Protocole de Bruxelles de 1968 relatif à cette convention [19]. Ainsi qu'il est indiqué au rapport, le Groupe de travail a, à sa sixième session, examiné les questions ci-après et pris des mesures a leur égard : responsabilité du transporteur en cas de retard; domaine d'application géographique de la Convention; élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements; transport de marchandises en pontée; transport d'animaux vivants; définition de "transporteur", "transporteur contractant" et "transporteur réel", et définition du "navire". Le rapport comporte, sous la forme d'une annexe, une compilation des projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur adoptés par le Groupe de travail à ses cinq sessions précédentes.

40. Le Groupe de travail a décidé qu'il serait souhaitable d'inclure une disposition spécifique relative à la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou de dommages dus à un retard. En conséquence, le Groupe de travail a adopté une définition du "retard", deux variantes tendant à fixer le montant maximum de la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage dû à un retard et une disposition couvrant le cas où les marchandises sont considérées comme perdues du fait d'un retard prolongé à la livraison[20].

41. S'agissant de l'effet de l'utilisation de certains documents constatant le contrat de transport sur le domaine d'application de la Convention, le Groupe de travail a été favorable à l'extension de la Convention de manière qu'elle soit applicable à tous les contrats de marchandises par mer. Il ne s'est pas prononcé sur la question de savoir si, dans le cas où il n'y a pas délivrance d'un connaissement, les parties ont la possibilité d'exclure leur contrat de l'application de la Convention par une stipulation expresse à cet effet [21].

42. Il y a eu un accord au sein du Groupe de travail pour estimer que l'on devrait étendre le domaine d'application géographique de la Convention de façon qu'elle s'applique à tout contrat de transport de marchandises par mer si le port de chargement ou de déchargement est situé dans un Etat contractant ou si le connaissement ou tout autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant [22].

43. Le Groupe de travail a adopté des projets de disposition tendant à clarifier l'effet des règles de la Convention à l'égard des dispositions contractuelles qui sont incompatibles avec ces règles et à prévoir des indemnités, dans les limites fixées par la Convention, pour toute perte ou dommage résultant de l'inclusion de dispositions frappées de nullité dans le contrat [23].

44. Le Groupe de travail a décidé d'étendre l'application de la Convention : *a*) aux transports de marchandises en pontée, et *b*) au transport d'animaux vivants. Cependant, en ce qui concerne le transport d'animaux vivants, le Groupe de travail a expressément prévu que le transporteur ne serait pas responsable de toute perte ou dommage qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport [24].

45. Le Groupe de travail a adopté des définitions pour les termes "transporteur", "transporteur contractant" et "transporteur réel". Il a ainsi précisé l'identité du transporteur à l'encontre duquel les chargeurs ou les consignataires devraient faire valoir leurs droits à raison des pertes ou dommages subis, dans le cas en particulier où les marchandises ont fait l'objet d'un transbordement et dans le cas où la personne avec laquelle le chargeur a passé le contrat de transport des marchandises n'a pas en fait effectué ce transport, mais s'est arrangé avec un autre transporteur pour ce faire [25].

46. Le rapport du Groupe de travail a noté les progrès sensibles qui ont été réalisés en ce qui concerne les questions spécifiques que lui avait renvoyées la Commission [26]. Le Groupe de travail a recommandé à la Commission qu'en vue d'accélérer l'achèvement de ses travaux, il tienne une autre session pendant l'automne 1974. Le Groupe de travail a décidé que sa session suivante (la septième) devrait examiner les questions ci-après : 1) teneur du contrat de transport de marchandises par mer; 2) validité et effet des lettres de garantie; 3) effet juridique du connaissement à l'égard des acquéreurs de bonne foi. En outre, le Groupe de travail a décidé qu'il examinerait également à sa septième session toutes autres questions qui restaient à examiner pour achever la première lecture des règles de la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de 1968.

Examen du rapport par la Commission

47. Lors de la discussion du rapport, il a été indiqué qu'étant donné que la rédaction des règles révisées sur la responsabilité du transporteur maritime n'était pas encore achevée, la Commission, conformément à sa pratique habituelle, examinerait les progrès réalisés par le Groupe de travail et ne prendrait de décision que lorsque le projet de règles approuvé par le Groupe de travail pourrait être examiné dans son ensemble.

48. Tous les représentants qui ont pris la parole sur ce sujet ont exprimé leur satisfaction de la manière dont le Groupe de travail s'était acquitté de son mandat. De nombreux représentants ont souligné combien il importait de réviser les règles internationales existantes concernant la responsabilité des transporteurs maritimes de façon à mieux protéger les intérêts des pays en voie de développement, et des chargeurs en général. Quelques représentants ont fait ressortir qu'il importait de continuer à faire progresser les travaux, la CNUCED ayant recommandé que la CNUDCI mette rapidement au point des normes juridiques révisées en la matière.

49. La plupart des représentants ont été d'avis que le Groupe de travail aurait sans doute besoin d'encore

[19] Les textes de la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de Bruxelles de 1968 figurent dans le *Registre des textes*, vol. II (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.73.V.3), chap. II, sect. I. Le rapport note qu'en définissant la tâche du Groupe de travail, la Commission a statué qu' "une convention internationale nouvelle pourrait être établie, s'il y a lieu, pour adoption sous les auspices des Nations Unies" (A/CN.9/88, par. 2).

[20] A/CN.9/88, par. 10 à 28.

[21] *Ibid.*, par. 29 à 49.

[22] *Ibid.*, par. 50 à 69.

[23] *Ibid.*, par. 70 à 95.

[24] *Ibid.*, par. 96 à 117.

[25] *Ibid.*, par. 118 à 136.

[26] Les questions traitées par le Groupe de travail à ses sessions précédentes sont résumées dans son rapport (A/CN.9/88, par. 2).

deux sessions pour mener sa tâche à bon terme. La première lecture des règles révisées sur la responsabilité du transporteur maritime pourrait être achevée à la session suivante (la septième) du Groupe de travail [27], la huitième session pouvant être consacrée à la deuxième lecture des règles révisées. Certains représentants ont déclaré que le Groupe de travail devait décider à sa prochaine session si les règles révisées revêtiraient la forme d'une révision de la Convention de Bruxelles de 1964 et du protocole de 1968 ou s'il convenait d'établir "une convention internationale nouvelle. . . pour adoption sous les auspices des Nations Unies" [28].

50. La Commission s'est accordée à souhaiter que le Groupe de travail achève sa tâche aussi rapidement que possible. Des représentants ont appuyé la demande du Groupe de travail tendant à ce que sa septième session se tienne à Genève du 30 septembre au 11 octobre 1974, et sa huitième session à New York en janvier ou février 1975. Certains représentants ont exprimé l'espoir que ce programme de réunions permettrait au groupe de travail de soumettre le texte définitif des règles révisées à la huitième session de la Commission. Plusieurs représentants ont fait observer que la Commission pourrait ne pas être à même d'examiner le texte définitif du projet à sa huitième session, étant donné que ce texte, une fois qu'il aura été adopté par le Groupe de travail, devra être envoyé aux Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies pour observations et qu'il faudra préparer une analyse de ces observations; de l'avis de ces représentants, la Commission ne pourrait donc pas examiner le texte définitif des règles révisées avant sa neuvième session. Un autre représentant a proposé que le texte définitif des règles révisées ne soit adressé qu'aux Etats membres de la CNUDCI, puisque le projet, une fois approuvé par la Commission, serait examiné par une conférence diplomatique.

51. Compte tenu du bref laps de temps qui s'écoulera entre la dernière session du Groupe de travail sur la réglementation des transports maritimes, en février 1975, et la huitième session de la Commission, normalement prévue pour avril 1975, il ne sera pas possible d'établir et de transmettre le document définitif en temps utile aux gouvernements pour qu'ils puissent formuler leurs observations sur ce texte. On a estimé également que même si la date de la réunion de la huitième session de la Commission était repoussée jusqu'à la fin de l'été ou jusqu'au début de l'automne 1975, il ne serait toujours pas possible pour les gouvernements, lorsqu'ils formuleront leurs observations sur le projet de texte, de tenir compte des vues des armateurs, des chargeurs, des assureurs et des institutions financières. Enfin, il a été décidé qu'il conviendrait d'assurer la plus large diffusion possible du projet de texte auprès des gouvernements et des organisations internationales intéressées avant que la Commission ne l'examine. En conséquence, il a été décidé que le projet définitif du Groupe de travail sur la réglementation des transports maritimes serait examiné à la neuvième session de la Commission.

52. Certains représentants ont fait valoir que les règles concernant la teneur du contrat de transport par mer, question que le Groupe de travail devait examiner à sa septième session, devait fournir de solides garanties au chargeur et à l'acheteur de bonne foi du document représentatif du contrat. A propos du projet de règles relatives au retard approuvé par le Groupe de travail, un représentant a manifesté sa préférence pour la variante A, qui prévoit l'application d'une méthode unique de limitation de la responsabilité du transporteur [29]. Le même représentant a insisté pour que les chargeurs bénéficient d'une protection contre les abus possibles au cas où l'on maintiendrait dans la partie du projet relative au domaine d'application de la convention quant aux documents [30] le passage entre crochets qui autorise les parties à stipuler expressément que la Convention ne s'applique pas lorsqu'il n'est pas émis de document représentatif du contrat de transport. Ce représentant s'est également prononcé en faveur de la suppression des mots "conformément aux usages", placés entre crochets dans le projet de disposition relatif au transport de marchandises en pontée [31].

Décision de la Commission

53. A sa 150e séance, le 17 mai 1974, 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 de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa sixième session;

"2. *Recommande* que le Groupe de travail examine les observations et les propositions formulées à la septième session de la Commission;

"3. *Prie* le Groupe de travail de poursuivre ses travaux conformément au mandat qui lui a été confié par la Commission à sa quatrième session, et de les mener à bien rapidement;

"4. *Prie* le Secrétaire général :

"*a*) De transmettre, dès qu'il aura été achevé par le Groupe de travail, le projet de règles uniformes en la matière aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour qu'ils puissent faire connaître leurs observations;

"*b*) D'établir une analyse de ces observations pour que la Commission les examine lors de sa neuvième session."

Chapitre V. — Sociétés multinationales

54. A sa vingt-septième session, l'Assemblée générale a adopté la résolution 2928 (XXVII) concernant le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session. 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

[27] Pour les questions que doit examiner le Groupe de travail à sa septième session, voir plus haut par. 9.
[28] A/CN.9/88, par. 2.
[29] *Ibid.*, par. 26, *a*, limitation de la responsabilité : variante A.
[30] *Ibid.*, par. 48, *a*, 2).
[31] *Ibid.*, par. 103, *a*, 1).

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".

55. Comme suite à la décision prise par la Commission à sa sixième session [32], le Secrétariat a établi un questionnaire concernant les problèmes juridiques que posent les sociétés multinationales et l'a addressé aux gouvernements et aux organisations internationales.

56. A la présente session [33], la Commission était saisie d'une note du Secrétaire général (A/CN.9/90) reproduisant le texte du questionnaire et donnant des renseignements concernant un certain nombre de réponses reçues jusqu'alors de gouvernements, d'organes et d'institutions de l'Organisation des Nations Unies ainsi que d'organismes internationaux et nationaux. La note indiquait que la plupart des réponses avaient été reçues récemment et que d'autres étaient attendues.

57. Le Secrétariat a informé la Commission que d'autres organes mentionnés dans la résolution de l'Assemblée générale procédaient actuellement à des études, mais qu'il comptait établir à temps pour la huitième session de la Commission le rapport qu'elle avait demandé au Secrétaire général, à sa sixième session, de lui présenter à une session ultérieure [34].

58. Plusieurs représentants ont souligné l'importance que la question revêtait pour le commerce international ainsi que la nécessité d'établir à propos des sociétés multinationales des règles qui soient acceptées sur le plan international. D'autres représentants ont été d'avis que la Commission ne pouvait pas contribuer de façon significative à la solution des problèmes que posaient les sociétés multinationales; ils n'étaient pas hostiles pour autant à ce que la Commission entreprenne des travaux à ce sujet. On a noté que le rapport du Groupe de personnalités désignées par le Secrétaire général conformément à la résolution 1721 (LIII) du Conseil économique et social devait être publié prochainement et examiné par le Conseil à sa cinquante-septième session, qui doit se tenir à Genève en juillet 1974. A cet égard, on a exprimé l'espoir que dans les recommandations qu'il formulerait en vue d'une action internationale appropriée, le Groupe de personnalités tiendrait compte du mandat que l'Assemblée générale avait donné à la Commission en ce qui concerne les aspects juridiques que pose la question des sociétés multinationales.

Décision de la Commission

59. A sa 146e séance, le 14 mai 1974, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

"La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

"Prie le Secrétaire général de présenter à la Commission, pour qu'elle l'examine à sa huitième session, un rapport contenant :

"*a*) Une analyse des réponses que les gouvernements et les organismes internationaux ont faites au questionnaire établi à sa demande au sujet des problèmes juridiques que posent les sociétés multinationales;

"*b*) Un examen des études disponibles, y compris celle des organes et institutions de l'Organisation des Nations Unies, dans la mesure où ces études mettent en lumière les problèmes que posent dans le commerce international les activités des sociétés multinationales et qui pourraient être résolus au moyen d'une réglementation juridique;

"*c*) Des suggestions quant à la démarche que la Commission devrait suivre à l'avenir en ce qui concerne le programme et les méthodes de travail à appliquer dans ce domaine particulier."

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

60. La Commission était saisie d'un rapport du Secrétaire général, établi comme suite à une décision qu'elle avait prise à sa sixième session [35], relatif à la ratification des conventions concernant le droit international ou de l'adhésion à ces conventions [36]. Le rapport tient compte des informations reçues d'autres organes et institutions spécialisées des Nations Unies ainsi que des opinions exprimées par certains représentants à la Commission en réponse aux demandes de renseignements du Secrétariat. Le rapport : *a*) examine les causes possibles du retard dans la ratification ou l'adhésion qui peuvent intervenir au stade de l'élaboration d'une convention et celles qui se rapportent à l'application des conventions à l'échelon national; *b*) décrit les procédures et méthodes qui ont été mises au point en vue d'accélérer l'adoption et l'application de règles internationales, et *c*) formule des conclusions et des suggestions quant aux procédures qu'il pourrait être utile de suivre en ce qui concerne la ratification des conventions concernant le droit commercial international ou l'adhésion à ces conventions.

61. La Commission a pris note des procédures mises au point par l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation mondiale de la santé en vertu desquelles les règles adoptées par ces organismes deviennent obligatoires pour un Etat membre à moins que celui-ci ne déclare, avant une date déterminée, qu'il ne tient pas à être tenu par celles-ci. On a fait observer que ces procédures n'étaient utilisées que dans le con-

[32] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017 et Corr.1), par. 116 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A).

[33] La question a été examinée par la Commission à sa 146e séance, tenue le 14 mai 1974.

[34] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017 et Corr.1), par. 116 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A).

[35] *Ibid.*, par. 132.

[36] La Commission a examiné cette question à sa 147e séance, le 15 mai 1974. En ce qui concerne la documentation précédente relative à ce point, voir les documents A/CN.9/60 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, deuxième partie, IV) contenant la proposition de la délégation française tendant à la création d'une union pour le "jus commune", et A/CN.9/81 contenant les observations des Etats membres de la Commission sur cette proposition.

texte de règles et normes internationales de caractère technique.

62. Un représentant a suggéré que la Commission considère la question de la ratification des conventions en consultation avec la Commission de droit international.

63. La Commission, après délibérations, est convenue que l'examen de la question de la ratification pourrait être abordé de manière plus fructueuse à une session ultérieure, une fois conclue la Convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels. On a exprimé l'opinion qu'il serait plus profitable d'étudier les causes de la non-ratification en se référant à une convention précise établie par la CNUDCI. Pour cette raison, la Commission a été d'avis qu'il était trop tôt pour créer un nouveau groupe de travail sur la question ou pour nommer un rapporteur spécial.

Décision de la Commission

64. La Commission, à sa 147e séance, tenue le 15 mai 1974, a adopté à l'unanimité la décision suivante :

"La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international décide :

"*a*) De maintenir à son ordre du jour la question de la ratification des conventions concernant le droit commercial international ou l'adhésion à ces conventions;

"*b*) De réexaminer cette question à sa neuvième session en se référant spécialement à l'état de la ratification à cette date de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels."

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

65. La Commission était saisie d'une note du Secrétaire général (A/CN.9/92), exposant les activités qui avaient été entreprises pour donner suite à la décision qu'avait prise la Commission au sujet de la formation et de l'assistance en matière de droit commercial international [37].

66. Lorsqu'il a présenté la note du Secrétaire général, le secrétaire de la Commission a fait savoir que les Gouvernements autrichien et belge avaient chacun offert, en 1974, deux stages à des juristes et fonctionnaires de pays en voie de développement et que l'on procédait actuellement à la sélection des stagiaires. Le Secrétariat avait été informé que le Gouvernement belge avait renouvelé son offre de stages pour 1975.

67. Le secrétaire de la Commission a donné un aperçu des plans concernant l'organisation d'un colloque sur le rôle des universités et des centres de recherche dans l'enseignement, le développement et la diffusion du droit commercial international, conformément à la décision que la Commission avait prise à sa sixième session [38]. Il a indiqué que les contributions ci-après avaient été annoncées par les gouvernements à la suite de l'appel à des contributions volontaires que le Secrétaire général avait lancé pour couvrir les frais de voyage et de subsistance des participants de pays en voie de développement : Norvège, 8 000 dollars E.-U.; Suède, 5 000 couronnes suédoises (soit environ 1 150 dollars E.-U.); Autriche, 25 000 schillings autrichiens (soit environ 1 300 dollars E.-U.); et Koweït, montant des dépenses des participants de ce pays.

68. Les membres de la Commission se sont, d'une façon générale, déclarés d'accord avec les plans envisagés pour le colloque dans la note du Secrétaire général [39]. Lorsque la Commission a discuté de ces plans, ses membres ont notamment fait des suggestions sur les questions, parmi celles qui seraient examinées à la huitième session de la CNUDCI, qui pourraient intéresser le plus les participants, et ont fait des observations concernant l'importance qu'il y avait à distribuer à l'avance les documents établis en vue du colloque et l'intérêt que devrait revêtir l'examen envisagé de la portée des cours de droit international.

69. Le représentant de la République fédérale d'Allemagne a déclaré que son gouvernement verserait une contribution volontaire de 25 000 DM (soit environ 10 000 dollars E.-U.) pour couvrir les frais de voyage et de subsistance des participants de pays en voie de développement et qu'il fournirait également une aide financière aux experts de la République fédérale d'Allemagne qui participeraient au colloque.

70. Un représentant a suggéré d'envisager la possibilité d'inviter des juristes de pays en voie de développement poursuivant leurs études à proximité du lieu du colloque (par exemple en Suisse), étant donné que leurs frais de voyage seraient alors relativement peu élevés.

71. L'observateur du Conseil d'aide économique mutuelle (CAEM) a fait savoir que son organisation avait créé récemment un Fonds de bourses pour aider les étudiants de pays en voie de développement et qu'en 1974 il était offert 420 bourses à des étudiants de 24 pays en voie de développement.

72. Le représentant de l'Australie a renouvelé l'offre de son gouvernement d'accorder une bourse de 5 000 dollars pour la préparation en Australie, par un chercheur d'un pays en voie de développement, de manuels pour un cours de droit commercial international.

73. Plusieurs représentants ont remercié les gouvernements qui avaient offert des stages, des bourses ou des contributions volontaires en vue de couvrir les frais de voyage et de subsistance des participants au colloque, et ils ont espéré voir d'autres pays développés accorder une assistance semblable.

74. Un représentant a appelé l'attention sur le fait qu'il importait d'organiser dans les pays en voie de développement des séminaires de droit commercial international; de tels séminaires pourraient être organisés en coopération avec des institutions internationales telles que l'UNITAR.

[37] La décision de la Commission et les mesures prises par l'Assemblée générale à sa vingt-huitième session sont exposées aux paragraphes 1 à 3 du document A/CN.9/92; la suite donnée aux décisions de la Commission est indiquée aux paragraphes 4 à 19 et à l'annexe du document A/CN.9/92.

[38] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017/Rev.1), par. 107 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A).

[39] A/CN.9/92, par. 9 à 19 et annexe.

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

75. A sa vingt-huitième session, l'Assemblée générale a adopté la résolution 3108 (XXVIII), du 12 décembre 1973, concernant le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session. Au paragraphe 7 de cette résolution, l'Assemblée générale a invité la Commission :

"A examiner l'opportunité d'établir des règles uniformes sur la responsabilité civile du producteur en cas de dommages causés par des produits destinés à la vente ou à la distribution internationale ou entrant dans ces circuits de vente ou de distribution, en déterminant si une telle mesure est réalisable et quelle serait pour cela l'époque la plus appropriée compte tenu des autres questions inscrites à son programme de travail."

76. A la présente session [40], la Commission était saisie d'une note du Secrétaire général (A/CN.9/93) contenant des informations générales ayant trait au paragraphe 7 de la résolution de l'Assemblée générale et indiquant à la Commission certaines mesures à prendre pour déférer à la demande qui y était formulée.

77. Le représentant de la Norvège, dont le gouvernement avait proposé à l'Assemblée générale que la question de la responsabilité du fait des produits soit inscrite au programme de travail de la Commission, a déclaré que l'élaboration de règles internationales sur la responsabilité civile des fabricants en cas de dommages causés par leurs produits à des personnes ou à des biens ne pourrait que faciliter le déroulement normal des transactions internationales. Au cours de ses travaux concernant les règles uniformes sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels ou la Convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, la Commission avait rencontré divers types de problèmes susceptibles de faire intervenir cette forme de responsabilité. Cependant, des aspects importants de la responsabilité du fait des produits avaient été exclus du domaine d'application de la loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels et de la convention sur la prescription et il était souhaitable que le travail accompli en matière de vente internationale soit complété par des règles uniformes sur la responsabilité du fait des produits. De l'avis du représentant de la Norvège, les règles uniformes à envisager devraient régir non seulement la responsabilité civile découlant d'un contrat entre acheteurs et vendeurs, mais aussi celle du fabricant à l'égard du consommateur, même si ceux-ci n'étaient pas liés par un contrat, et dans des circonstances où la responsabilité ne pouvait pas être établie à partir des règles du droit des contrats. Il ne s'agissait pas seulement de la responsabilité du producteur lui-même, mais aussi de celle des autres intermédiaires entre le producteur et le consommateur. Il a appelé l'attention sur le grand nombre de procès intentés à ce sujet ces dernières anées et sur les résultats décevants des efforts faits pour distinguer, aux fins de l'établissement de la responsabilité, les relations contractuelles des relations extra-contractuelles. Les divergences des législations nationales, qui imposaient différents degrés de responsabilité, pouvaient avoir des répercussions sur les termes de l'échange dans la mesure où un plus haut degré de responsabilité entraînait des coûts plus élevés, notamment en matière d'assurances. Cela pouvait conduire à des distorsions des échanges commerciaux.

78. De nombreux représentants se sont déclarés favorables à l'inscription de la question au programme de travail de la Commission, mais ont estimé que la Commission ne devait en aborder l'examen qu'après avoir achevé ses travaux sur les règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels.

79. Certains représentants ont exprimé des doutes sur l'opportunité d'entamer des travaux sur ce sujet. Ils ont fait observer que d'autres organisations internationales, en particulier la Conférence de La Haye de droit international privé, le Conseil de l'Europe et les communautés européennes, s'étaient saisies de la question de la responsabilité du fait des produits et qu'il serait souhaitable d'attendre les résultats de leurs travaux. Des doutes se sont également exprimés sur le point de savoir si la question de la responsabilité civile des fabricants relevait de la compétence de la Commission en matière d'harmonisation et d'unification du droit commercial international, telle qu'elle avait été définie par l'Assemblée générale [41]. On a noté que la note proposée ne ressortissait pas principalement au droit commercial, surtout dans les cas où la responsabilité n'avait pas sa source dans un contrat de vente internationale d'objets mobiliers corporels. On a fait observer que, même dans le contexte de la vente internationale des objets mobiliers corporels, les instruments internationaux actuellement élaborés par la Commission excluaient les ventes au consommateur.

80. D'autres représentants ont estimé en revanche que l'interprétation du mandat de la Commission et l'opportunité d'élaborer des règles uniformes ne devaient pas dépendre de distinctions de doctrines entre les matières relevant du droit civil et du droit commercial. De l'avis de ces représentants, la responsabilité du producteur pouvait être considérée comme une responsabilité commerciale. De l'avis général, une étude des principaux problèmes que pourrait soulever l'élaboration de règles uniformes sur le sujet et un examen des travaux en cours au sein d'autres organisations étaient indispensables pour fonder une décision sur ces questions.

Décision de la Commission

81. A sa 146e séance, le 14 mai 1974, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

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

"Prenant en considération la résolution 3108 (XXVIII) de l'Assemblée générale en date du 12 décembre 1973,

"Prie le Secrétaire général d'établir un rapport qui devra être soumis à l'examen de la Commission à sa huitième session et qui contiendra :

[40] La Commission a examiné cette question à ses 145e et 146e séances, tenues le 14 mai 1974.

[41] Résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale.

"*a*) Un exposé des travaux d'autres organisations sur le sujet de la responsabilité civile en cas de dommages causés par des produits;

"*b*) Une étude des principaux problèmes qui pourraient surgir en ce domaine et des solutions qui ont été adoptées dans les législations nationales ou qui sont envisagées par les organisations internationales;

"*c*) Des suggestions concernant les mesures que pourrait prendre la Commission à l'avenir."

Chapitre IX. — Travaux futurs

A. — Résolution 3108 (XXVIII) de l'Assemblée générale concernant le rapport de la Commission sur les travaux de sa sixième session

82. La Commission a pris note de cette résolution.

B. — Vacances à pourvoir dans les groupes de travail

83. En raison de l'expiration du mandat de certains Etats membres de la Commission, certaines vacances se sont produites au Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels et au Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes. La Commission y a nommé les Etats membres ci-après :

a) Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels : Tchécoslovaquie et Sierra Leone en remplacement de l'Iran et de la Tunisie;

b) Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes : République fédérale d'Allemagne en remplacement de l'Espagne.

84. En ce qui concerne les sièges vacants au sein du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, il a été entendu que la nomination de la Tchécoslovaquie à la place de l'Iran ne porterait aucunement préjudice à la représentation des groupes régionaux dans ce Groupe de travail ou dans tout autre groupe de travail et qu'un membre du Groupe des Etats d'Asie pourrait à l'avenir réoccuper le siège laissé libre par l'Iran. Il a été entendu également que la Tchécoslovaquie serait nommée pour la durée des travaux du Groupe de travail concernant l'élaboration d'une loi uniforme sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels et que la composition de ce groupe serait reconsidérée lorsqu'il entreprendrait de nouvelles tâches.

C. — Dates et lieux des sessions de la Commission et de ses groupes de travail

85. Après avoir pris note d'un état des incidences financières découlant de la tenue d'une session supplémentaire du Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes à Genève en 1974 (A/CN.9/95), la Commission a décidé que sa huitième session et les sessions de ses groupes de travail se tiendraient aux dates et lieux ci-après :

a) Huitième session de la Commission, à Genève, du 1er au 18 avril 1975;

b) Septième session du Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes, à Genève, du 30 septembre au 11 octobre 1974;

c) Troisième session du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux, à Genève, du 6 au 17 janvier 1975;

d) Huitième session du Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes, à New York, du 27 janvier au 7 février 1975;

e) Sixième session du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, à New York, du 10 au 21 février 1975.

D. — Programme de travail

86. Plusieurs représentants ont noté que les travaux des groupes de travail de la Commission étaient près d'être achevés et ont estimé que la Commission devrait s'efforcer d'examiner les projets de textes présentés par les groupes de travail selon le calendrier ci-après :

a) Règles uniformes sur la responsabilité du transporteur maritime en cas de perte ou de dommage des marchandises transportées : aussitôt que possible après la mise au point du projet de règles par le Groupe de travail (prévue en février 1975);

b) Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels : à la session de la Commission suivant la session à laquelle le projet de règles uniformes sur la responsabilité du transporteur maritime [voir l'alinéa *a* ci-dessus] sera approuvé;

c) Loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux : si possible à la session de la Commission suivant la session à laquelle le projet de loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sera approuvé.

E. — Autres travaux en cours

87. Le Secrétariat a informé la Commission qu'en plus des questions à l'étude signalées dans les chapitres précédents du rapport, les questions suivantes seraient suffisamment avancées pour que la Commission puisse les examiner à sa huitième session : projet de règlement uniforme d'arbitrage qui serait utilisé à titre facultatif dans les arbitrages *ad hoc* portant sur le commerce international [42]; projet de conditions générales uniformes de vente [43]; étude des règles ayant trait aux sûretés mobilières (par exemple ventes sous conditions et *trust receipt*) intéressant les transactions internationales [44].

---

[42] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017/Rev.1), par. 85; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A.

[43] *Ibid.*, par. 24.

[44] 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. 145 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, deuxième partie, III, A); 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. 50 à 53 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A).

Chapitre X. — Questions diverses

A. — Rapport du Secrétaire général sur les activités en cours d'autres organisations

88. La Commission a pris note de ce rapport (A/CN.9/94).

B. — Règles uniformes relatives à la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels

89. A sa sixième session, la Commission a décidé d'examiner à la présente session la demande du Président de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), l'invitant à étudier le "projet de loi pour l'unification de certaines règles relatives à la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels" établis par un groupe de travail constitué par l'UNIDROIT [45].

90. Les représentants qui sont intervenus sur ce sujet ont remercié l'UNIDROIT pour avoir communiqué à la Commission le projet de loi. Plusieurs représentants ont noté le lien étroit entre les règles sur la validité formulée dans le projet de l'UNIDROIT et les règles concernant la formation des contrats.

91. Pour ce qui est de la formation des contrats, on a noté que la Conférence diplomatique sur l'unification du droit régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels qui s'était tenue à La Haye en avril 1964 avait adopté, outre la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI), une loi uniforme sur la formation des contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels. Plusieurs représentants ont été d'avis que le Groupe de travail sur la vente, une fois qu'il aurait achevé ses travaux sur la loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, devait être prié d'envisager l'élaboration de règles uniformes concernant la validité des contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels sur la base du projet de l'UNIDROIT en même temps qu'il étudierait, comme il en a été prié, l'élaboration de règles uniformes sur la formation des contrats. Quelques représentants ont estimé que les règles uniformes relatives à la validité des contrats et les règles concernant la formation des contrats devraient faire l'objet d'un instrument unique. D'autres représentants ont jugé qu'il convenait de laisser au Groupe de travail le soin de décider si les règles concernant la validité et celles concernant la formation devaient être regroupées dans un seul instrument ou s'il vaudrait mieux traiter ces matières dans des instruments distincts. D'autres encore ont été d'avis qu'il faudrait laisser au Groupe de travail toute latitude pour déterminer s'il serait opportun et possible d'élaborer des règles uniformes sur la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels.

92. Quelques représentants ont suggéré que la Commission examine l'opportunité d'élaborer des règles uniformes sur la formation et la validité des contrats en général pour autant qu'ils intéressent le commerce international. Mais d'autres représentants ont fait valoir que les questions de la validité et de la formation des contrats revêtaient des aspects différents selon le type de relations commerciales auxquelles le contrat s'appliquait. Le Groupe de travail devrait donc examiner en premier lieu les questions relatives à la formation et à la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels, mais il devrait être autorisé à étudier la mesure dans laquelle les principes régissant la formation et la validité de ces contrats étaient également applicables à d'autres types de contrats.

Décision de la Commission

93. A sa 147e séance, le 15 mai 1974, la Commission a adopté à l'unanimité la décision suivante :

"La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

"1. *Remercie* l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) d'avoir communiqué à la Commission 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";

"2. *Décide* de prier son Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, une fois qu'il aura achevé ses travaux sur la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels, d'envisager l'élaboration de règles uniformes régissant la validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels, sur la base du projet de l'UNIDROIT susmentionné, dans le cadre de ses travaux sur les règles uniformes concernant la formation des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels."

C. — Droit international privé

94. Un représentant a proposé qu'à une session future la Commission envisage d'entreprendre des travaux sur l'unification des règles du droit international privé (conflits de lois). Il a été rendu hommage à la compétence de la Conférence de La Haye de droit international privé en ce domaine et à l'utilité des conventions qui avaient été élaborées sous ses auspices. On a cependant fait observer que bien que la Conférence de La Haye soit ouverte aux Etats de toutes les parties du monde, de nombreux Etats n'en sont pas membres, et la Conférence n'a pas d'organe directeur qui soit représentatif sur le plan international. La Commission, en coopération avec la Conférence de La Haye et pour éviter les doubles emplois, pourrait être en mesure d'assurer une plus large participation à ce genre de travaux et une acceptation plus générale des règles uniformes en ce domaine. Cette proposition a été appuyée par un représentant. D'autres représentants ont exprimé des réserves; on a évoqué à ce propos l'importance de l'unification des règles de fond touchant le droit commercial international ainsi que la compétence spéciale de la Conférence de La Haye pour ce qui était de l'unification des règles de droit international privé.

95. Il a été convenu que la Commission ne prendrait pas de décision concernant cette question à la présente session.

[45] Pour la décision prise par la Commission à sa sixième session, voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017 et Corr.1), par. 148 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A); le texte du projet de loi figure dans le document publié par l'UNIDROIT sous la référence Etude XVI 1B, Doc. 22; U.D.P. 1972.

D. — BIBLIOGRAPHIES DE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

96. La Commission a pris note du recueil de bibliographies relatives au droit commercial international (A/CN.9/L.25), établi à partir des renseignements fournis par des membres de la Commission sur l'invitation qu'elle avait formulée à sa quatrième session [46].

97. La Commission s'est félicitée de la préparation et de la compilation de cette documentation. Il a été convenu que si d'autres membres de la Commission fournissaient des renseignements bibliographiques intéressant le domaine de compétence de la Commission, ceux-ci seraient rassemblés et distribués en tant que documents de la Commission sous forme de suppléments au recueil initial [47].

[46] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17* (A/8417), par. 137 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A). Des renseignements bibliographiques ont été fournis par l'Australie, l'Autriche, la Belgique, le Brésil, le Chili, la Hongrie, l'Inde, l'Italie, la Roumanie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et l'Union des Républiques socialistes soviétiques.

[47] Voir également : Répertoire des bibliographies relatives au droit commercial international : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/L.20 et Add.1), reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*.

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

Titre ou description	*Cote*
Ordre du jour provisoire et annotations; calendrier provisoire des séances : note du Secrétaire général	A/CN.9/85
Paiements internationaux : crédits bancaires commerciaux; garanties bancaires : note du Secrétaire général	A/CN.9/89 et Corr.1*
Sociétés multinationales : état actuel des travaux : note du Secrétaire général	A/CN.9/90
Formation et assistance en matière de droit commercial international : note du Secrétaire général	A/CN.9/92 et Corr.1**
Responsabilité en cas de dommages causés par des produits destinés au commerce international ou entrant dans les circuits du commerce international : note du Secrétaire général	A/CN.9/93
Comptes rendus analytiques de la septième session de la Commission	A/CN.9/SR.143 à 150
Projet de rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa septième session	A/CN.9/VII/CPR.1 à 10
Liste des délégations	A/CN.9/INF.6

* En anglais, en russe et en espagnol seulement.
** En français seulement.

I. — VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS

1. — Rapport intérimaire du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa cinquième session (Genève, 21 janvier-1er février 1974) [A/CN.9/87*]

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION	1-10
I. — SUITE DE L'EXAMEN DES ARTICLES 58 À 70 DE LA LUVI	11-87
Chapitre IV. — Obligations de l'acheteur	12-87
Section I. — Paiement du prix	12-59
A. — Fixation du prix (*suite*)	12-16
Article 58	12-16
B. — Lieu et date du paiement	17-35
Article 59	17-21
Article 60	22-25
Nouvel article 59 *bis*	26-35
C. — Sanctions du défaut de paiement	36-59
Articles 61 à 64	36-59
Section II. — Prise de livraison	60-83
Article 65	60-70
Article 66	71-72
Article 67	73-81
Article 68	82-83
Section III. — Autres obligations de l'acheteur	84-87
Article 69	84-85
Article 70	86-87
II. — EXAMEN DES ARTICLES 71 À 101 DE LA LUVI	88-244
Chapitre V. — Dispositions communes aux obligations du vendeur et de l'acheteur	88-205
Section I. — Concomitance entre la délivrance de la chose et le paiement du prix	88-106
Articles 71 et 72	88-89
Article 73	90-106
Section II. — Exonération	107-115
Article 74	107-115
Section III. — Règles complémentaires en matière de résolution	116-156
Article 75	116-127
Article 76	128-134
Article 77	135-137
Article 78	138-144
Article 79	145-151
Article 80	152-154
Article 81	155-156
Section IV. — Règles complémentaires en matière de dommages-intérêts	157-199
Article 82	157-165
Article 83	166-167
Article 84	168-176
Article 85	177-182
Article 86	183-185
Article 87	186-187
Article 88	188-194
Article 89	195-199
Section V. — Frais	200-201
Article 90	200-201
Section VI. — Garde de la chose	202-205
Articles 91 à 95	202-205
Chapitre VI. — Transfert des risques	206-244
Articles 96 à 98	207-241
Articles 99 à 101	242-244
III. — TRAVAUX FUTURS	245

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 actuellement composé des membres suivants de la Commission : Autriche, Brésil, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Hongrie, Inde, Japon, Kenya, Mexique, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques [1].

2. Le mandat du Groupe de travail est énoncé au paragraphe 38 du rapport de la Commission sur sa deuxième session [2].

3. Le Groupe de travail a tenu sa cinquième session à l'Office des Nations Unies à Genève, du 21 janvier au 1er février 1974. Tous les membres du Groupe de travail étaient représentés.

4. Des observateurs de l'Allemagne (République fédérale d'), de la Bulgarie, de la Norvège et des Philippines ont également assisté à cette session ainsi que des observateurs des organisations internationales

[1] Le mandat de deux des 14 membres du Groupe de travail élus par la Commission à ses deuxième et quatrième sessions, l'Iran et la Tunisie, est arrivé à expiration le 31 décembre 1973.

[2] 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.

* 14 mars 1974.

suivantes : Conférence de La Haye de droit international privé, Institut international pour l'unification du droit privé, Chambre de commerce internationale.

5. Le Groupe de travail était saisi des documents ci-après :

a) Ordre du jour provisoire annoté (A/CN.9/WG.2/L.1);

b) Analyse des observations et propositions relatives aux articles 56 à 70 de la LUVI présentées par des représentants des Etats membres : 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 Etats membres (A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1);

d) Analyse des observations et propositions relatives aux articles 71 à 101 de la LUVI présentées par des représentants des Etats membres : note du Secrétaire général (A/CN.9/WG.2/WP.17);

e) Texte des observations et propositions relatives aux articles 71 à 101 de la LUVI présentées par des représentants des Etats membres (A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1);

f) Observations du représentant de la Hongrie sur l'article 74 de la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.2);

g) Compilation des projets d'articles 1 à 59 de la LUVI approuvés par le Groupe de travail pendant ses quatre premières sessions (A/CN.9/WG.2/WP.18);

h) Questions se posant à propos des chapitres IV à VI de la Loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/WG.2/WP.19).

6. La session du Groupe de travail a été ouverte par le représentant du Secrétaire général.

7. A sa première séance, le 21 janvier 1974, le Groupe de travail a élu par acclamation le Bureau ci-après :

Président : M. Jorge Barrera-Graf (Mexique);
Rapporteur : M. Gyula Eörsi (Hongrie).

8. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant :

1) Election du Bureau.
2) Adoption de l'ordre du jour.
3) Suite de l'examen des articles 58 à 70 de la LUVI.
4) Examen des articles 71 à 101 de la LUVI.
5) Travaux futurs.
6) Adoption du rapport.

9. Au cours de sa session, le Groupe de travail a créé des groupes de rédaction auxquels ont été assignés divers articles.

10. Le texte des articles 58 à 101, tels qu'ils ont été adoptés ou réservés pour plus ample examen, figure à l'annexe I du présent rapport. Le texte des observations et propositions des représentants des Etats membres sur les articles 56 à 70 et sur les articles 71 à 101 (A/CN.9/WG.2/WP.17/Add. 1 et 2) figure dans les annexes II et III respectivement et le rapport du Secrétaire général sur les questions que posent les chapitres IV à VI de la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.19) dans l'annexe IV *.

I. — Suite de l'examen des articles 58 à 70 de la LUVI

11. A sa quatrième session, outre qu'il a examiné les articles 18 à 55 de la LUVI, le Groupe de travail a commencé l'examen des articles 56 à 70. Pour ce qui est de ce deuxième groupe d'articles, le Groupe de travail a pris une décision au sujet des articles 56 et 57 et il a procédé à un examen préliminaire des articles 58 et 59. Il a ajourné sa décision sur ces deux articles jusqu'à la session en cours.

CHAPITRE IV. — OBLIGATIONS DE L'ACHETEUR
SECTION I. — PAIEMENT DU PRIX [3]

A. — *Fixation du prix* (suite)

Article 58

12. 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."

13. A la quatrième session du Groupe de travail, quelques représentants ont proposé que les mots "en cas de doute" soient remplacés par "sauf convention contraire entre les parties" [4].

14. Plusieurs représentants se sont prononcés contre cette proposition parce que l'article 5 révisé prévoyait que l'accord des parties l'emportait toujours sur les dispositions de la loi uniforme et qu'il n'était donc pas nécessaire de répéter cette règle générale dans des articles particuliers. Quelques représentants étaient d'avis de supprimer les mots "en cas de doute", qui n'étaient, en d'autres termes, qu'une référence aux stipulations contractuelles ou à l'usage et qui étaient donc superflus. D'autres représentants ont fait valoir que des doutes pouvaient naître quant à l'existence d'une stipulation contractuelle prévoyant le cas régi par l'article 58.

15. A la quatrième session, il avait été proposé d'ajouter un paragraphe pour dissiper des doutes possibles sur le point de savoir si le prix devait être payé dans la monnaie du vendeur ou dans la monnaie de l'acheteur [5].

16. Le Groupe de travail *a décidé* d'adopter sans changement l'article 58 de la LUVI.

B. — *Lieu et date du paiement*

Article 59

17. 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 habi-

* Les annexes I à IV sont reproduites ci-après dans le présent chapitre de l'*Annuaire* (sections 2 à 5 respectivement).

[3] L'intitulé des différentes questions dont il est traité dans le rapport est le même que dans la LUVI. Ces titres ont été ajoutés pour rendre plus commodes les références aux diverses parties du rapport.

[4] A/CN.9/75, par. 166; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 3.

[5] *Ibid.*, par. 169.

tuelle; 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."

18. A sa quatrième session, le Groupe de travail a adopté cet article sans modification et il a différé l'examen d'une proposition tendant à ajouter à l'article 59 un nouveau paragraphe jusqu'à la présentation par l'auteur d'un texte révisé [6]. Il n'a pas été présenté de proposition révisée.

19. A propos de la règle générale de l'article 59 selon laquelle le paiement est effectué dans le pays du vendeur, un représentant a signalé que des vendeurs de pays en voie de développement préféraient parfois que le paiement soit effectué dans la monnaie de pays tiers et qu'il arrivait très souvent que des acheteurs de pays en voie de développement demandent à payer leurs achats internationaux dans leur propre pays. La possibilité d'écarter l'application de la règle générale devait donc être expressément prévue et ce représentant a proposé d'ajouter les mots "Sauf convention contraire" au début de paragraphe 1.

20. Un représentant a proposé d'ajouter au paragraphe 2 de l'article, après les mots "après la conclusion du contrat", les mots "les risques ou". Cette proposition n'a pas reçu l'appui des autres représentants.

21. Le Groupe de travail *a décidé* d'adopter sans changement l'article 59 de la LUVI.

Article 60

22. Le texte de l'article 60 de la LUVI est le suivant :

"Lorsque la date du 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."

23. Un représentant a proposé la suppression des mots "sans qu'il soit besoin d'aucune formalité". Un autre représentant a exprimé l'avis que l'article 60 avait été introduit dans la LUVI pour éviter l'application de règles nationales selon lesquelles le prix n'est exigible qu'après l'accomplissement de certaines formalités. Sans les mots dont la suppression était proposée, l'article perdrait donc sa raison d'être.

24. Quelques représentants ont exprimé des doutes quant à la nécessité de cet article. Toutefois, d'autres étaient d'avis que l'article méritait d'être conservé.

25. Le Groupe de travail *a décidé* d'adopter sans changement l'article 60 de la LUVI.

Nouvel article 59 bis

26. Dans son rapport sur les questions que posent les chapitres IV à VI de la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.19), le Secrétaire général a abouti à la conclusion que la sous-section I B (art. 59 et 60) de la LUVI, intitulée "Lieu et date du paiement", était incomplète. Dans son rapport, il a noté que si l'article 59 énonçait certaines règles concernant le lieu du paiement, la sous-section I B de la LUVI ne réglait pas la question de la date du paiement. Plus particulièrement, cette sous-section ne traitait pas du lien entre la date et le lieu du paiement par l'acheteur et la remise de la chose par le vendeur dans le cas normal où le contrat prévoyait l'expédition de la chose. Des réponses à certains problèmes pouvaient certes être trouvées dans les articles 71 et 72 de la LUVI, mais il était difficile pour quiconque consultait la LUVI de rassembler les dispositions relatives au paiement dispersées dans la loi, et les articles 71 et 72 présentaient des difficultés parce qu'ils n'étaient ni parfaitement clairs ni complets.

27. Afin d'unifier davantage la présentation des règles sur le lieu et la date du paiement, le Secrétaire général a proposé d'introduire dans la sous-section I B de la LUVI un nouvel article qui pourrait soit remplacer, soit suivre l'article 60, et dont le texte était le suivant [7] :

"1. L'acheteur paie le prix lorsque le vendeur, conformément au contrat et à la présente loi, remet la chose ou un document régissant la possession de la chose.

"2. Dans le cas où le contrat implique un transport de la chose, le vendeur peut soit :

"*a*) Par notification appropriée, exiger qu'avant l'expédition de la chose l'acheteur, a son choix, dans le pays du vendeur, paie le prix en échange des documents régissant la disposition de la chose ou fasse établir une lettre de crédit irrévocable, conformément à la pratique commerciale courante, assurant ce paiement; soit

"*b*) Expédier la chose, en stipulant que celle-ci ou les documents qui en régissent la disposition seront remis à l'acheteur au lieu de destination contre paiement du prix.

"3. L'acheteur n'est pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu la possibilité d'examiner la chose, à moins que les modalités de délivrance ou de paiement dont sont convenues les parties n'excluent cette possibilité."

28. Tous les représentants qui ont pris la parole à ce sujet ont approuvé en principe la proposition du Secrétaire général tendant à ce qu'une seule sous-section de la LUVI traite de tous les aspects du lieu et de la date du paiement. Toutefois, plusieurs observations ont été faites concernant la teneur et la rédaction du projet d'article proposé.

29. Plusieurs représentants ont exprimé l'avis qu'il convenait d'harmoniser les termes utilisés dans le texte proposé avec ceux de l'article 20, en remplaçant, dans le texte anglais, les mots "*hand over the goods*" par "*deliver the goods*" ou "*place the goods at the buyer's disposal*" (sans objet dans le texte français), et de n'utiliser qu'une seule expression pour qualifier les documents visés dans l'article. Les expressions "document régissant la possession de la chose" et "documents régissant la disposition de la chose" pouvaient être interprétées comme désignant deux types différents de documents. Un représentant a dit que selon la terminologie de la *common law*, l'expression *entitlement to goods* semblait être celle qui convenait.

[6] *Ibid.*, par. 177.

[7] A/CN.9/WG.2/WP.19, par. 11 et 12; voir l'annexe IV au présent rapport, reproduite ci-après dans la section 5.

30. En ce qui concerne le paragraphe 1 du projet, un observateur a noté que l'introduction dans le nouveau texte des dispositions des articles 71 et 72 conduisait à l'omission d'une importante disposition selon laquelle le vendeur pouvait faire du paiement une condition de la remise de la chose. Il a donc suggéré qu'une phrase en ce sens soit ajoutée au texte.

31. La plupart des observations ont porté sur l'alinéa *a* du paragraphe 2 du projet. Plusieurs représentants ont considéré que cet alinéa devrait être fusionné avec l'article 69 ou précéder immédiatement cette disposition. Un observateur a exprimé l'avis que la règle énoncée dans l'alinéa *a*, selon laquelle le vendeur peut exiger qu'avant l'expédition de la chose l'acheteur, à son choix, paie le prix ou fasse établir une lettre de crédit irrévocable, était contraire aux usages commerciaux, et il a déclaré que le coût de l'ouverture d'une lettre de crédit pouvait en fait représenter l'imposition d'une charge excessive à l'acheteur. En revanche, un représentant a fait valoir que le vendeur devait lui aussi avoir le droit d'exiger, si besoin était, la fourniture d'une garantie d'exécution.

32. Quelques modifications de rédaction ont également été proposées concernant l'alinéa *a* du paragraphe 2 du projet. Ainsi, un représentant a proposé de remplacer les mots "conformément à la pratique commerciale courante" par "conformément aux usages"; un autre représentant a proposé d'ajouter, après les mots "de la chose", le membre de phrase suivant : "ou fournisse des documents relatifs au paiement qui satisfassent aux exigences contractuelles du vendeur ou soient conformes à la pratique commerciale courante dans la branche considérée". Un observateur a proposé la suppression des mots "dans le pays du vendeur".

33. Un représentant était d'avis que l'alinéa *a* du paragraphe 2 devrait également prévoir l'obligation pour l'acheteur d'établir une lettre de crédit si le contrat l'exigeait et indiquer les conséquences de l'inexécution de cette obligation.

34. Le Groupe de travail a créé un groupe de rédaction (Groupe de rédaction II), composé des représentants de la France, du Ghana, du Japon et du Royaume-Uni et des observateurs de la Norvège et de la Chambre de commerce internationale, qu'il a prié de remanier le nouvel article envisagé en tenant compte des observations et propositions faites en plénière.

35. Le Groupe de rédaction II a présenté sa proposition à la 13e séance du Groupe de travail, le 29 janvier 1974. Sur la base de cette proposition, le Groupe de travail *a décidé* :

a) De supprimer l'article 69 de la LUVI et de le remplacer par un nouvel article 56 *bis*, libellé comme suit :

"L'acheteur doit prendre les mesures nécessaires au regard du contrat des lois et règlements en vigueur ou de l'usage pour permettre le paiement du prix ou faire établir les documents garantissant le paiement telles qu'une lettre de crédit ou une caution bancaire."

b) D'introduire dans la loi un nouvel article 59 *bis*, libellé comme suit :

"1. L'acheteur est tenu de payer le prix lorsque le vendeur, conformément au contrat ou à la présente loi, met à la disposition de l'acheteur soit la chose, soit un document représentatif de la chose. Le vendeur peut faire du paiement une condition de la remise de la chose ou du document.

"2. Dans le cas où le contrat implique un transport de la chose, le vendeur peut expédier la chose, en stipulant que celle-ci ou les documents représentatifs seront remis à l'acheteur au lieu de destination contre paiement du prix.

"3. L'acheteur n'est pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu le possibilité d'examiner la chose, à moins que les modalités de délivrance ou de paiement dont sont convenues les parties n'excluent cette possibilité."

c) De supprimer les articles 71 et 72 de la LUVI.

C. — *Sanctions du défaut de paiement*

Articles 61 à 64

36. Le texte des articles 61 à 64 de la LUVI est le suivant :

"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."

37. A sa quatrième session, le Groupe de travail avait décidé de regrouper dans le chapitre III de la LUVI les séries distinctes de dispositions relatives aux sanctions dont dispose l'acheteur lorsque le vendeur n'exécute pas ses obligations. Dans son rapport sur les

questions que posent les chapitres IV à VI de la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.19), le Secrétaire général est parvenu à la conclusion que les raisons qui militaient en faveur de l'établissement d'un régime unifié de sanctions au chapitre III valaient également pour le chapitre IV.

38. Comme le Secrétaire général l'indiquait dans son rapport, plusieurs articles du chapitre IV prévoient des sanctions : les articles 61 à 64 (sanctions du défaut de paiement), les articles 66 à 68 [8] (sanctions du défaut de prise de livraison ou du défaut de spécification par l'acheteur) et l'article 70 [9] (sanctions du défaut d'exécution d'autres obligations par l'acheteur).

39. Le Secrétaire général a suggéré que le regroupement des dispositions relatives aux sanctions suive les dispositions de fond du chapitre IV. Comme la dernière de ces dispositions était l'article 69 de la LUVI et que les articles 71 et 72 de la LUVI devaient être incorporés dans le projet d'article 59 *bis* [10], le Secrétaire général a proposé que les nouveaux articles relatifs aux sanctions soient provisoirement numérotés [70] à [72 *bis*] [11].

40. Le texte des dispositions regroupées que le Secrétaire général a proposé dans son rapport [12] est le suivant :

"*Article* [*70*]

"1. Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi, le vendeur peut :

"*a*) Exercer les droits prévus aux articles [71] à [72 *bis*]; et

"*b*) Obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles [82] et [83] ou aux articles [84] à [87].

"2. En aucun cas, l'acheteur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.

"*Article* [*71*]

"Le vendeur a le droit d'exiger de l'acheteur 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 le vendeur n'ait agi de manière incompatible avec l'exercice de ce droit en déclarant la résolution du contrat conformément à l'article [72 *bis*].

"*Article* [72]

"Lorsque le vendeur exige de l'acheteur l'exécution du contrat, il peut fixer à cette fin un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté son obligation à l'expiration du délai supplémentaire ou, si le vendeur n'a fixé aucun délai, à l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable, ou lorsque l'acheteur, 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, le vendeur peut se prévaloir de toute sanction mise à sa disposition par la présente loi.

"*Article* [*72* bis]

"1. Le vendeur peut, en adressant une notification à cet effet à l'acheteur, déclarer la résolution du contrat :

"*a*) Lorsque l'inexécution par l'acheteur 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 l'acheteur n'a pas exécuté le contrat à l'expiration du délai supplémentaire fixé par le vendeur conformément à l'article [72].

"2. Le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'adresse pas à l'acheteur une notification à cet effet dans un délai raisonnable après qu'il a eu connaissance du défaut d'exécution par l'acheteur ou aurait dû en avoir connaissance ou, lorsque le vendeur a exigé de l'acheteur l'exécution du contrat, après l'expiration du délai mentionné à l'article [72]."

Article [*70*]

41. Le Groupe de travail a *décidé* d'adopter l'article [70] proposé par le Secrétaire général.

Article [*71*]

42. Plusieurs représentants ont exprimé l'opinion que le parallélisme entre cet article et l'article 43 adopté par le Groupe de travail à sa quatrième session n'était pas approprié. Ils ont souligné que la principale obligation de l'acheteur était de payer le prix et que les restrictions concernant l'exécution en nature que prévoient certaines législations nationales n'étaient pas applicables à cette obligation de l'acheteur. Un certain nombre de représentants ont dit que la loi devrait stipuler clairement que lesdites restrictions ne s'appliquent pas au paiement du prix.

43. Un représentant, auquel s'est joint un observateur, a exprimé l'avis que le libellé proposé pour l'article [71], de même que celui de l'article 43, prêtait à confusion du fait que la disposition limitant le droit du vendeur d'exiger l'exécution du contrat n'était énoncée que dans le deuxième membre de phrase, sous forme de réserve. Il a donc suggéré que l'article dise clairement que le vendeur n'a pas le droit d'exiger l'exécution du contrat à moins que cela ne soit conforme au droit du tribunal.

44. Un observateur a émis l'opinion que les mots "des contrats de vente semblables non régis par la loi uniforme" visaient les contrats nationaux. Il a donc suggéré que le commentaire le dise clairement. Un représentant a appuyé cette suggestion. Un autre a proposé que la question des modalités de paiement soit aussi traitée dans le commentaire.

45. Plusieurs représentants ont exprimé l'opinion que le paragraphe 2 de l'article 61 de la LUVI était superflu du fait qu'il s'appliquait essentiellement aux transactions régies par les usages et que, conformément à l'article 9, les usages l'emportaient toujours sur les dispositions de la loi.

46. Plusieurs représentants et observateurs ont exprimé des opinions sur la question de savoir si le ven-

[8] Pour le texte, voir plus loin, par. 71, 73 et 82.

[9] Pour le texte, voir plus loin, par. 86.

[10] Voir plus haut, par. 35 b).

[11] Pour éviter que ces articles ne soient confondus avec les articles 70 à 72 de la LUVI, le numéro des articles [70] à [72] proposés par le Secrétaire général est placé entre crochets.

[12] A/CN.9/WG.2/WP.19, par. 36; voir l'annexe IV au présent rapport, reproduite ci-après dans la section 5.

deur était en droit d'exiger le paiement ou de demander des dommages-intérêts lorsque la chose avait été dûment offerte et livrée et que le paiement n'avait pas été effectué.

47. Un représentant a proposé que l'article [71] contienne une disposition distincte sur le paiement et une autre disposition sur les obligations de l'acheteur autres que le paiement ainsi qu'une disposition stipulant que l'article [71] n'est pas applicable lorsque le vendeur a résolu le contrat.

48. Le Groupe de travail a *décidé* de constituer un groupe de rédaction (Groupe de rédaction III), composé des représentants de l'Autriche, des Etats-Unis et du Japon ainsi que de l'observateur de la Chambre de commerce internationale, qu'il a chargé de mettre au point un version révisée de l'article [71].

49. Le Groupe de rédaction a présenté sa proposition à la 13e séance du Groupe de travail. Le Groupe de travail a adopté cette proposition avec de légères modifications.

50. Le texte adopté par le Groupe de travail est le suivant :

"1. Si l'acheteur ne paie pas le prix, le vendeur est en droit d'exiger de lui l'exécution de son obligation.

"2. Si l'acheteur ne prend pas livraison de la chose ou n'exécute pas toute autre obligation prévue par le contrat ou par la présente loi, le vendeur est en droit d'exiger de lui l'exécution de son obligation 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 présente loi.

"3. Le vendeur perd le droit d'exiger de l'acheteur l'exécution de ses obligations s'il a agi de manière incompatible avec l'exercice de ce droit en déclarant la résolution du contrat conformément à l'article [72 *bis*]."

Article [72]

51. Un observateur a proposé de remplacer, dans le texte anglais, à la fin de la première phrase, les mots "*such performance*" par "*the performance of the contract*" (sans objet en français).

52. Le Groupe de travail *a décidé* d'adopter l'article [72] avec la modification indiquée à l'alinéa ci-dessus. L'article adopté se lit comme suit :

"Lorsque le vendeur exige de l'acheteur l'exécution du contrat, il peut fixer à cette fin un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté son obligation à l'expiration du délai supplémentaire ou, si le vendeur n'a fixé aucun délai, à l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable, ou lorsque l'acheteur, 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, le vendeur peut se prévaloir de toute sanction mise à sa disposition par la présente loi."

Article [72 bis]

53. Un observateur a proposé d'ajouter à cet article un alinéa, *c* prévoyant que le vendeur a le droit — droit actuellement énoncé au paragraphe 1 de l'article 66 de la LUVI — de déclarer la résolution du contrat "lorsque l'acheteur donne au vendeur de justes sujets de craindre que le prix ne soit pas payé". Cette proposition a rencontré une opposition de la part de plusieurs représentants, la contravention anticipée étant traitée dans d'autres articles de la LUVI.

54. Un autre observateur a noté que, du point de vue des sanctions, il y avait lieu de faire une distinction entre les cas où le paiement ou la délivrance avait déjà eu lieu et les cas où le paiement ou la délivrance n'avait pas encore eu lieu. A son avis, si la chose n'avait pas encore été livrée, le vendeur devait avoir le droit de déclarer la résolution de contrat pour défaut de paiement sans qu'aucune autre condition lui soit imposée; si, au contraire, la chose avait été livrée, le vendeur devait être tenu d'accorder un délai de paiement raisonnable avant de déclarer la résolution du contrat. A ce propos, l'observateur a exprimé l'avis qu'il n'était pas rationnel de vouloir calquer les obligations de l'acheteur sur celles du vendeur.

55. Un observateur a appelé l'attention sur la proposition qu'il avait faite et qui était reproduite à l'annexe VI du document A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1 *, tendant à introduire dans l'article 66 de la LUVI un nouveau paragraphe 2 stipulant que le vendeur ne peut demander la restitution de la chose pour défaut de paiement du prix, à moins que le contrat ne prévoie que le vendeur conservera "la propriété de la chose ou une sûreté sur la chose" jusqu'au paiement du prix.

56. Un observateur a présenté une nouvelle version de l'article [72 *bis*] et a appelé l'attention sur l'importance du principe du parallélisme, notamment sur le parallélisme des dispositions de l'article 44 et de celles de l'article [72 *bis*]. Il a souligné que les sanctions applicables en cas de défaut de délivrance de la chose par le vendeur n'étaient pas nécessairement applicables au défaut de paiement du prix par l'acheteur. Il a noté que sa proposition était fondée sur un principe adopté par le Groupe de travail à sa première session et énoncé au paragraphe 100 du document A/CN.9/35 **.

57. Un autre observateur a présenté un amendement au paragraphe 2 de l'article.

58. Plusieurs représentants ont indiqué leur position au sujet des propositions mentionnées ci-dessus et de la possibilité de les concilier avec l'article [72 *bis*] proposé dans le rapport du Secrétaire général.

59. Le Groupe de travail *a décidé* d'ajourner sa décision sur l'article jusqu'à sa session suivante. A cette session, il prendra en considération le texte proposé dans le rapport du Secrétaire général [13] et les propositions mentionnées ci-dessus aux paragraphes 56 (proposition A) et 57 (proposition B). Ces propositions sont les suivantes :

"*Proposition A*

"1. Le vendeur peut, en adressant une notification à cet effet à l'acheteur, déclarer la résolution du contrat :

* Annexe III au présent rapport; voir section 4 ci-dessous.

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

[13] Pour le texte de cette proposition, voir le paragraphe 40 ci-dessus.

"*a*) Lorsque l'acheteur n'a pas payé le prix ou de toute autre façon n'a pas exécuté le contrat à l'expiration du délai supplémentaire fixé par le vendeur conformément à l'article [72], ou

"*b*) Lorsque la chose n'a pas encore été remise à l'acheteur, le défaut de paiement du prix par l'acheteur ou l'inexécution de l'une quelconque des autres obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi constitue une contravention essentielle au contrat.

"2. Si l'acheteur demande au vendeur de lui faire connaître sa décision conformément au paragraphe 1 du présent article et que le vendeur ne lui répond pas dans un bref délai, le vendeur, dès lors que la chose n'a pas encore été remise à l'acheteur, est réputé avoir déclaré la résolution du contrat.

"3. Le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'adresse pas à l'acheteur une notification à cet effet avant le paiement du prix ou, lorsque la chose a été remise à l'acheteur, promptement après l'expiration du délai fixé par le vendeur conformément à l'article [72]."

"*Proposition B*

"2. Le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'adresse pas à l'acheteur une notification à cet effet dans un délai raisonnable :

"*a*) Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté ses obligations à la date convenue, dès lors que le vendeur a été informé que le prix a été payé tardivement ou a été requis par l'acheteur de se prononcer pour l'exécution ou pour la résolution du contrat;

"*b*) Lorsque le vendeur a exigé de l'acheteur l'exécution du contrat, après l'expiration du délai prévu par l'article [72];

"*c*) Dans tous les autres cas, dès lors que le vendeur a eu connaissance du défaut d'exécution par l'acheteur ou aurait dû en avoir connaissance. Dans tous les cas, le vendeur est déchu du droit d'exiger la restitution de la chose livrée s'il n'adresse pas à l'acheteur une notification à cet effet dans un délai de 6 mois [d'un an] à compter de la date de la remise de la chose, à moins que le contrat ne prévoie que le vendeur conserve la propriété de la chose ou dispose d'une sûreté sur cette chose."

SECTION II. — PRISE DE LIVRAISON

Article 65

60. Le texte de l'article 65 de la LUVI est le suivant :

"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."

61. Plusieurs représentants ont été d'avis que cet article devait être conservé tel quel. Toutefois, d'autres ont considéré que le libellé actuel de l'article soulevait des difficultés qu'il convenait de résoudre. Certains représentants ont proposé de supprimer l'article.

62. La plupart des observations concernaient le premier membre de phrase de l'article, qui prévoit que la notion de "prise de livraison" consiste également pour l'acheteur à accomplir les actes nécessaires pour que la remise de la chose soit possible.

63. La plupart des représentants qui ont pris la parole à ce sujet approuvaient en principe l'exigence ainsi posée mais considéraient que le texte de l'article devait être amélioré. Plusieurs représentants ont estimé que le mot "nécessaires" était trop vague et qu'il devait être précisé ou remplacé par un terme moins ambigu. Un représentant a proposé de remplacer l'adjectif "nécessaires" par les mots "requis par le contrat". Un observateur s'est prononcé contre cette formulation parce que les obligations de l'acheteur ne se limitaient pas à celles qui étaient "requises par le contrat", l'acheteur devant par exemple accorder au vendeur l'accès à ses locaux lorsque c'était là que le vendeur était tenu de livrer la chose.

64. Il a été aussi proposé de remplacer le mot "nécessaires" par "qu'on peut raisonnablement attendre de lui". Cette proposition a été appuyée par un certain nombre de délégations, sous réserve d'améliorations éventuelles de forme.

65. Certains représentants ont proposé que l'article ne soit pas rédigé sous forme d'une définition de la notion de "prise de livraison" mais bien plutôt comme une stipulation expresse de l'obligation qu'a l'acheteur d'accomplir les actes nécessaires pour que la remise de la chose soit possible. Un représentant a noté qu'aux termes de l'article 56 l'acheteur s'obligeait à "prendre livraison".

66. Plusieurs représentants ont exprimé l'avis que les dispositions de l'article 65 devraient être fusionnées avec celles de l'article 56, tandis que d'autres proposaient la fusion des articles 65 et 67. Un observateur considérait que c'était à l'article 20 que devait être formulée l'obligation de l'acheteur actuellement énoncée à l'article 65.

67. A sa deuxième séance, le 21 janvier 1974, le Groupe de travail a créé un Groupe de rédaction (Groupe de rédaction I), composé des représentants de l'Autriche, des Etats-Unis d'Amérique et de la Hongrie et de l'observateur de la République fédérale d'Allemagne, qui était chargé de rédiger un projet révisé d'article 65.

68. Le Groupe de rédaction a présenté un projet de texte révisé de l'article 65 à la cinquième séance du Groupe de travail, le 23 janvier 1974. Dans sa proposition, le Groupe de travail a noté que l'article 20 de la LUVI révisé par le Groupe de travail, qui énonçait les obligations du vendeur en matière de délivrance, ne mettait pas à la charge du vendeur des obligations correspondant à celles que l'article 65 de la LUVI imposait à l'acheteur et il suggérait que cette question soit examinée lors de la deuxième lecture du projet.

69. Plusieurs représentants ont fait des observations au sujet du texte présenté par le Groupe de rédaction. En tant que définition de la "prise de livraison", le libellé de l'article 65 soulevait, a-t-on dit, des difficultés d'ordre technique. Ainsi, lorsque l'acheteur retirait effectivement la chose sans cependant avoir prêté au vendeur le concours requis aux fins de la délivrance, la position adoptée dans l'article 65 de la LUVI conduisait à dire que l'acheteur n'avait pas "pris livraison", bien qu'il eût reçu (ou même consommé) la chose. Il a donc été décidé que l'article 65 serait libellé comme l'énoncé de l'obligation qu'a l'acheteur de prendre livraison.

70. Le Groupe de travail *a décidé* d'adopter pour l'article 65 le texte suivant :

"L'obligation de l'acheteur de prendre livraison consiste à accomplir tout acte qu'on peut raisonnablement attendre de lui afin que le vendeur puisse effectuer la délivrance, et également à retirer la chose."

Article 66

71. Le texte de l'article 66 de la LUVI est le suivant :

"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."

72. Le Groupe de travail a *décidé* de supprimer cet article, les dispositions en ayant été incorporées dans les nouveaux articles [70] à [72 *bis*] regroupant les dispositions relatives aux sanctions.

Article 67

73. Le texte de l'article 67 de la LUVI est le suivant :

"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."

74. Dans son rapport sur les questions que posent les chapitres IV à VI de la LUVI, le Secrétaire général avait fait observer que la sanction prévue dans cet article était incompatible avec les sanctions prévues dans d'autres articles de la Loi puisqu'elle prévoit la résolution du contrat en cas de retard apporté par l'acheteur à fournir les spécifications ou de défaut de ce faire sans qu'il soit besoin de rechercher si ce retard ou ce défaut constitue une contravention essentielle au contrat. Le Secrétaire général exprimait donc l'opinion qu'en bonne logique il faudrait supprimer le membre de phrase "déclarer la résolution du contrat dans un bref délai" afin que le retard apporté par l'acheteur à fournir des spécifications ou l'inexécution de cette obligation tombe sous le coup des sanctions générales applicables en cas de contravention au contrat par l'acheteur [14]. Il proposait en outre de remplacer ce membre de phrase par le suivant : "se prévaloir des sanctions prévues aux articles [70] à [72 *bis*]".

75. Quelques représentants ont appuyé cette proposition; d'autres se sont demandés si les sanctions de caractère général convenaient bien aux cas particuliers visés par l'article 67.

76. Un représentant a proposé de supprimer l'article, jugeant qu'il ne portait que sur un point de détail. Un observateur et quelques représentants ont souligné que l'article traitait de problèmes d'une grande importance pratique.

77. Quelques représentants ont été d'avis que la résolution du contrat qu'autorisaient les dispositions de caractère général était une sanction trop sévère pour le défaut de l'acheteur de fournir des spécifications et ils ont émis l'opinion que la seule sanction, en pareil cas, devrait consister à transférer au vendeur le pouvoir de procéder à la spécification et, le cas échéant, de demander des dommages-intérêts. Un représentant, auquel s'est joint un observateur, a proposé que, outre ces sanctions, la résolution du contrat soit aussi autorisée. Un autre représentant a émis l'opinion que la loi ne devrait pas prévoir de dommages-intérêts mais que cela devrait rester une question d'interprétation.

78. Un représentant a exprimé l'opinion que la spécification n'était qu'un droit et non une obligation du vendeur. Un autre a suggéré de préciser clairement que l'acheteur est tenu de fournir les spécifications si le contrat le prévoit.

79. Un représentant a suggéré que le vendeur devrait être tenu d'informer l'acheteur de son intention avant d'avoir recours à des sanctions.

80. Un représentant a proposé que l'article 67, après avoir été dûment modifié, soit transféré dans le chapitre V de la LUVI.

81. Le Groupe de travail a *décidé* d'adopter en principe la proposition indiquée plus haut, à la fin du paragraphe 74, et de remettre à une session ultérieure sa décision définitive sur la proposition ainsi que sur l'ensemble de l'article.

Article 68

82. Le texte de l'article 68 de la LUVI est le suivant :

"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."

83. Le Groupe de travail a *décidé* de supprimer cet article, ses dispositions ayant été incorporées dans les nouveaux articles [70] à [72 *bis*] regroupant les dispositions relatives aux sanctions.

SECTION III. — AUTRES OBLIGATIONS DE L'ACHETEUR

Article 69

84. Le texte de l'article 69 de la LUVI est le suivant :

[14] A/CN.9/WG.2/WP.19, par. 30; annexe IV au présent rapport; voir ci-dessous, section 5.

"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."

85. Le Groupe de travail a *décidé* de supprimer cet article et de le remplacer par un nouvel article numéroté 56 *bis* [15].

Article 70

86. Le texte de l'article 70 de la LUVI est le suivant :

"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."

87. Le Groupe de travail a *décidé* de supprimer ces articles, leurs dispositions ayant été incorporées dans les nouveaux articles [70] à [72 *bis*] regroupant les dispositions relatives aux sanctions.

II. — Examen des articles 71 à 101 de la LUVI

Chapitre V. — Dispositions communes aux obligations du vendeur et de l'acheteur

Section I. — Concomitance entre la délivrance de la chose et le paiement du prix

88. Le texte des articles 71 et 72 de la LUVI est le suivant :

"Article 71

"Sous réserve des dispositions de l'article 72, le paiement du prix doit être concomitant à la délivrance de la chose. L'acheteur n'est cependant pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu la possibilité d'examiner la chose."

"Article 72

"1. Dans le cas où le contrat implique un transport de la chose et lorsque la délivrance, en vertu de l'article 19, alinéa 2, se réalise par la remise de la chose au transporteur, le vendeur peut différer l'expédition jusqu'au paiement du prix, ou y procéder dans des conditions telles qu'il conserve le droit de disposer de la chose en cours de voyage. Il peut, dans ce dernier cas, exiger que la chose ne soit remise à l'acheteur au lieu de destination que contre paiement du prix, et l'acheteur n'est pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu la possibilité d'examiner la chose.

"2. Cependant, dans le cas où le contrat prévoit le paiement contre documents, l'acheteur n'a pas le droit de refuser le paiement du prix pour la raison qu'il n'a pas eu la possibilité d'examiner la chose."

89. Le Groupe de travail a *décidé* de supprimer ces articles, leurs dispositions ayant été incorporées dans l'article 59 *bis*.

Article 73

90. Le texte de l'article 73 de la LUVI est le suivant :

"1. Chacune des parties peut différer l'exécution de ses obligations toutes les fois que la situation économique de l'autre partie s'est révélée, postérieurement au contrat, si difficile qu'il y a de justes sujets de craindre que cette dernière n'exécute pas une partie essentielle de ses obligations.

"2. Si le vendeur a déjà expédié la chose lorsque se révèle la situation économique de l'acheteur prévue à l'alinéa1, il peut s'opposer à ce que la chose soit remise à l'acheteur, même si celui-ci détient déjà un document lui permettant de l'obtenir.

"3. Cependant, le vendeur ne peut pas s'opposer à la remise si elle est demandée par un tiers porteur régulier d'un document lui permettant d'obtenir la chose, à moins que le document ne contienne des réserves concernant les effets de sa transmission ou que le vendeur n'établisse que le porteur, en acquérant le document, avait agi sciemment au détriment du vendeur."

91. Avant la session, des gouvernements et des membres du Groupe de travail avaient présenté plusieurs observations concernant cet article. Il était dit dans ces observations que la décision unilatérale du vendeur quant à la situation économique de l'acheteur pouvait avoir des conséquences graves pour celui-ci [16]; on avait proposé que l'acheteur soit autorisé à remédier à la situation en fournissant des assurances [17] et on avait noté que les dispositions de l'article 73 qui faisaient peser des obligations sur le transporteur étaient en contradiction avec les règles de droit interne et de droit international relatives au transport de marchandises [18].

92. Dans son rapport sur les questions que posent les chapitres IV à VI de la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.19), le Secrétaire général, se fondant sur les observations ci-dessus et sur les considérations exposées dans les paragraphes 48 et 61 de ce rapport, a proposé les modifications suivantes :

a) Un nouveau paragraphe 1 *bis*, libellé comme suit, serait inséré dans l'article :

"Une partie qui diffère l'exécution en donne notification sans délai à l'autre partie et reprend l'exécution si l'autre partie, par garantie, crédit documentaire, ou autrement, donne une assurance adéquate de l'exécution de ses obligations. Si, dans un délai raisonnable après la notification, l'autre partie n'a pas donné cette assurance, la partie qui a différé l'exécution peut déclarer le contrat résolu."

b) Une phrase libellée comme suit serait ajoutée à la fin du paragraphe 2 :

"Cette dernière disposition ne concerne que les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur sur la

[15] Pour le texte du nouvel article, voir par. 35, al. *a*.

[16] A/CN.9/WG.2/WP.17, par. 11.

[17] *Ibid.*, par. 12 et 14.

[18] *Ibid.*, par. 13.

chose [et n'a aucun effet sur les obligations des transporteurs et autres personnes]."

c) Le paragraphe 3 de l'article serait supprimé.

93. Au sujet du paragraphe 1 de l'article, les membres du Groupe de travail se sont accordés à reconnaître que les mots "la situation économique de l'autre partie s'est révélée . . . si difficile" étaient trop subjectifs et trop vagues et devraient être remplacés par un libellé plus objectif et plus précis. Un représentant a exprimé l'avis que, par principe, le fait d'accorder le droit de différer l'exécution de façon unilatérale devait être considéré comme pouvant conduire à des décisions arbitraires sérieusement préjudiciables à l'acheteur. Un représentant a proposé les mots "de justes raisons de craindre que l'autre partie n'exécute pas une partie essentielle de ses obligations lorsque l'exécution sera exigible". Un autre représentant a appuyé cette proposition en demandant toutefois que les mots "de craindre" soient remplacés par "de penser". Un observateur a proposé de remplacer dans le texte proposé les mots "justes raisons" par une formulation moins ambiguë.

94. Quelques représentants ont considéré que l'article 73 ne devrait s'appliquer que lorsqu'un crédit a été accordé et que les conditions de l'octroi de ce crédit n'ont pas été respectées. Un représentant a proposé que l'application de l'article soit limitée aux cas de faillite et d'insolvabilité, et il a ajouté que le paragraphe 2 serait inapplicable parce que le projet ne pouvait avoir aucun effet à l'égard des transporteurs. Un représentant a fait observer que, dans de nombreux pays, on ne disposait pas de renseignements dignes de foi quant à l'insolvabilité d'une société, et un autre a noté que la publication annuelle des bilans était trop tardive pour permettre de se tenir au courant de la situation financière des sociétés. Un autre représentant a déclaré que le sursis à l'exécution devait être motivé par le comportement de la partie en défaut au cours de l'exécution. Un observateur a dit qu'il était en désaccord avec toutes ces propositions et un représentant a exprimé l'avis que l'article ne devait être applicable que dans le cas d'une détérioration sérieuse de la situation financière de l'acheteur.

95. Le Groupe de travail a approuvé, en principe, l'introduction dans l'article 73 d'une disposition reprenant en substance le paragraphe 1 *bis* proposé par le Secrétaire général (voir le par. 92 ci-dessus). Toutefois, plusieurs observations ont été faites au sujet de la teneur et du libellé d'une disposition en ce sens.

96. Un représentant a proposé d'insérer dans le paragraphe 1 une disposition prévoyant que la garantie d'exécution doit être satisfaisante pour l'autre partie ou même acceptée par elle. Un autre représentant a émis l'avis que le texte devait également exiger du vendeur qu'il indique les motifs du sursis à l'exécution. Un autre représentant encore a proposé que les frais supplémentaires qu'entraînerait pour l'acheteur l'obtention d'une garantie soient à la charge du vendeur. Cette dernière proposition a été appuyée par un observateur et a rencontré l'opposition d'un autre.

97. Un observateur a proposé que la loi offre également au vendeur, outre le droit de différer l'exécution de ses obligations contractuelles, une sanction moins radicale que la résolution du contrat.

98. Un représentant a proposé qu'au paragraphe 1 *bis* les mots "crédit documentaire" soient remplacés par l'expression "lettre de crédit". Une autre proposition d'ordre rédactionnel tendait à insérer après les mots "Une partie qui diffère l'exécution", au début du paragraphe, les mots "ou qui s'oppose à la remise de la chose".

99. A propos du paragraphe 2, un représentant a signalé que dans la plupart des pays la loi ne permettait à un vendeur de s'opposer à l'acheminement de marchandises en cours de transport que dans des cas clairement spécifiés et il proposait que la loi uniforme elle aussi prévoie expressément le cas particulier dans lequel l'article 73 serait applicable.

100. Un représentant et un observateur ont déclaré que la suppression du paragraphe 3 de l'article 73, qui était proposée par le Secrétaire général dans son rapport, laisserait les tiers sans aucune possibilité de recours et ils demandaient donc que ce paragraphe soit maintenu.

101. Le Groupe de travail a prié le Groupe de rédaction qui avait été créé pour examiner le paragraphe 2 de l'article 75 (Groupe de rédaction IV)[19], d'examiner également l'article 73, compte tenu des rapports qui existaient entre ces deux articles, et de rédiger un projet révisé d'article 73. Le Groupe de rédaction a présenté au Groupe de travail, à sa 13e séance, un texte révisé de l'article 73. De nombreux représentants et observateurs ont fait des observations au sujet de ce texte et des propositions concernant sa teneur et son libellé. Compte tenu de ces observations et propositions, le Groupe de travail a prié le Groupe de rédaction IV de reconsidérer le projet qu'il avait soumis et d'en présenter une version révisée.

102. Le Groupe de rédaction IV a présenté son projet révisé d'article 73 à la 15e séance du Groupe de travail, le 30 janvier 1974.

103. Un représentant a exprimé l'avis qu'entre le texte proposé et l'article 76 il existait une brèche, la protection offerte par le premier étant trop restreinte et celle qui était offerte par le second trop étendue. L'effet combiné de ces deux articles était de forcer les parties à déclarer la résolution du contrat pour ne pas avoir recours à cette sanction plus bénigne qu'était le sursis à l'exécution.

104. Un observateur a signalé qu'en vertu du paragraphe 1 de l'article la détérioration de la situation économique d'une partie ne pouvait être prise en considération que si elle se produisait ou parvenait à la connaissance de l'autre partie après la conclusion du contrat. Il a noté en outre que le paragraphe 3 était également destiné à prévoir le cas d'un retard important dans l'exécution.

105. Les représentants du Brésil, du Ghana, de la Hongrie et du Kenya ne s'opposaient pas à ce que l'article soit adopté sous la forme proposée par le Groupe de rédaction, mais ils se réservaient le droit de proposer des modifications du texte à une session ultérieure.

106. Le Groupe de travail a *décidé* d'adopter l'article 73 proposé par le Groupe de rédaction IV et il a pris note des réserves mentionnées au paragraphe 105

[19] Voir le par. 121 ci-après.

ci-dessus. Le texte de l'article 73 adopté par le Groupe de travail se lit comme suit :

"1. Une partie peut différer l'exécution de ses obligations lorsque, postérieurement au contrat, une grave détérioration de la situation économique de l'autre partie ou la manière dont l'autre partie s'apprête à exécuter ou exécute le contrat, donne de justes raisons de penser que cette autre partie n'exécutera pas une partie essentielle de ses obligations.

"2. Si le vendeur a déjà expédié la chose lorsque apparaissent les raisons prévues au pararaphe 1, il peut s'opposer à ce que la chose soit remise à l'acheteur, même si celui-ci détient déjà un document lui permettant de l'obtenir. Le présent paragraphe ne concerne que les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur sur la chose.

"3. La partie qui diffère l'exécution, avant ou après l'expédition de la chose, adressera dans un bref délai une notification à cet effet à l'autre partie, et elle procédera à l'exécution si l'autre partie donne des assurances suffisantes de la bonne exécution de son obligation. Si, dans un délai raisonnable à compter de la notification, l'autre partie ne donne pas de semblables assurances, la partie qui a différé l'exécution peut déclarer la résolution du contrat."

SECTION II. — EXONÉRATION

Article 74

107. Le texte de l'article 74 de la LUVI est le suivant :

"1. Lorsqu'une partie n'a pas exécuté une de ses obligations, elle n'est pas responsable de cette inexécution si elle prouve que celle-ci est due à des circonstances que, d'après les intentions des parties lors de la conclusion du contrat, elle n'était tenue ni de prendre en considération ni d'éviter ou de surmonter; à défaut d'intention des parties, il faut rechercher les intentions qu'ont normalement des personnes raisonnables de même qualité placées dans une situation indentique.

"2. Si les circonstances sont telles qu'elles ne doivent produire qu'une inexécution temporaire, la partie en défaut sera cependant déchargée définitivement de son obligation si, par suite de l'ajournement de l'exécution, celle-ci se trouve si radicalement transformée qu'elle deviendrait l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat.

"3. L'exonération prévue par cet article en faveur de l'une des parties n'empêche pas la résolution du contrat en vertu de quelque autre disposition de la présente loi et ne prive l'autre partie d'aucun droit qu'elle possède en vertu de cette loi de réduire le prix, à moins que les circonstances qui justifient l'exonération n'aient été causées par l'autre partie ou par quelque autre personne dont elle est responsable."

108. Les observations et propositions soumises par les membres du Groupe de travail [20] analysaient l'article ci-dessus du point de vue de la forme et du fond. En ce qui concerne le fond, la principale objection avancée était qu'en vertu du paragraphe 1 il pourrait être trop facile de justifier l'inexécution du contrat par une partie. Ainsi, les raisons d'une telle justification ne se limitaient pas à l'impossibilité physique ou légale ni au cas où l'exécution a été radicalement transformée, mais pourrait s'étendre aux situations dans lesquelles l'exécution est devenue plus coûteuse que prévue; un gouvernement envisageait même dans son commentaire qu'un vendeur pourrait invoquer une hausse inattendue des prix pour réclamer l'exonération en vertu de l'article 74. Les commentaires comprenaient aussi des propositions de nouvelles versions de l'article 74, qui visaient à limiter les motifs de justification du défaut d'exécution et à préciser le lien entre les trois paragraphes de l'article. Lors de l'examen de ces propositions, plusieurs représentants ont fait leurs les intentions ci-dessus, à savoir limiter les motifs d'exonération et les rendre plus objectifs. Il a été souligné, à cet égard, qu'il importait que seul un obstacle ou un empêchement objectif puissent justifier l'exonération.

109. Quelques représentants ont émis l'opinion que le problème essentiel tenait à l'allocation des risques liés aux événements imprévus et que la nouvelle version de l'article 74 devrait mentionner le facteur risque. D'autres ont reconnu que tel était bien le problème de base, mais qu'il serait difficile de l'exprimer clairement en termes d'allocation des risques.

110. Un représentant et un observateur ont émis l'opinion que l'article devrait être rédigé en des termes indiquant si l'inexécution par la partie qui réclame l'exonération constitue une faute; d'autres ont indiqué qu'à leur avis le principe de la faute devrait être utilisé dans le texte, mais qu'il ne pourrait entrer en jeu que s'il se produisait un événement grave constituant un empêchement ou un obstacle à l'exécution.

111. Un observateur a émis l'opinion que toute partie qui souhaitait être exonérée de la responsabilité de l'inexécution devrait être tenue d'en informer l'autre partie. Un autre observateur a souligné qu'il faudrait bien préciser, dans la nouvelle version de la disposition, que l'exonération ne s'applique qu'à la responsabilité des dommages; il ne peut y avoir d'exonération à l'obligation de payer le prix.

112. Un observateur a souligné qu'il était possible que l'article 74 fût invoqué dans des cas où des dommages étaient dus à un vice caché de la chose vendue. Cependant, cette interprétation multiplierait considérablement les causes d'exonération que, dans ce domaine particulier, la majorité des systèmes juridiques énumèrent d'une manière restrictive. Il était donc parvenu à la conclusion qu'il conviendrait de prévoir une disposition indiquant expressément que l'article 74 ne serait pas applicable en cas de dommages causés par un vice caché de la chose.

113. Le Groupe de travail a constitué un groupe de rédaction (Groupe de rédaction V), composé des représentants du Ghana, de la Hongrie, du Royaume-Uni et de l'Union soviétique ainsi que de l'observateur de la Norvège, qu'il a chargé de mettre au point une version révisée de l'article 74.

114. Le Groupe de rédaction V a informé le Groupe de travail, à sa seizième séance, le 30 janvier 1974, qu'il n'avait pu se mettre d'accord sur un texte

[20] Voir sections I et X de l'annexe III au présent rapport, reproduite ci-dessous, section 4.

définitif. Il a estimé qu'il fallait étudier plus à fond les circonstances dans desquelles une partie peut déclarer le contrat résolu (question qui est en partie couverte par le paragraphe 3 de l'article 74 de la LUVI) et les conséquences qui découleraient de cette résolution. Il a demandé, toutefois, que le texte qu'il avait provisoirement adopté ainsi que la variante proposée par un observateur soient inclus dans le rapport pour faciliter l'examen ultérieur de l'article.

115. Le Groupe de travail a *décidé* de faire figurer dans son rapport la disposition provisoirement adoptée par le Groupe de rédaction V et la variante proposée par un observateur. Les textes en sont les suivants :

A. — *Texte de l'article 74 provisoirement adopté par le Groupe de rédaction V*

"1. Lorsqu'une partie n'a pas exécuté une de ses obligations conformément au contrat et à la présente loi, elle n'est pas responsable des dommages découlant de cette inexécution si elle prouve que, par suite de circonstances qui se sont produites sans qu'il y ait de sa faute, l'exécution de cette obligation est devenue impossible ou a été si radicalement transformée qu'elle deviendrait l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat. A cette fin, la partie qui n'a pas exécuté sera réputée en défaut à moins de prouver qu'elle n'aurait pu raisonnablement prendre en considération, éviter ou surmonter lesdites circonstances.

"2. Lorsque l'inexécution par le vendeur est due à l'inexécution par un sous-traitant, le vendeur ne sera relevé de sa responsabilité que s'il est exonéré en vertu des dispositions du paragraphe précédent et que le sous-traitant serait lui aussi exonéré si les dispositions dudit paragraphe lui étaient appliquées.

"3. Lorsque les circonstances visées au paragraphe 1 du présent article ne doivent produire qu'une inexécution temporaire, l'exonération prévue par le présent article cessera de produire ses effets à l'égard de la partie qui n'a pas exécuté lorsque l'impossibilité aura disparu, à moins que l'exécution requise ne se trouve alors si radicalement transformée qu'elle ne devienne l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat.

"4. La partie qui n'a pas exécuté notifiera à l'autre partie l'existence des circonstances qui entravent l'exécution au sens des dispositions des paragraphes précédents et dans quelle mesure elles l'entravent. Si elle ne le fait pas dans un délai raisonnable après avoir eu connaissance ou après qu'elle aurait dû avoir connaissance de l'existence desdites circonstances, elle sera responsable des dommages résultant de cette omission."

B. — *Variante*

"1. Lorsqu'une partie n'a pas exécuté une de ses obligations [conformément au contrat et à la présente loi], elle n'est pas responsable [des dommages découlant] de cette inexécution si elle prouve que celle-ci est due à un empêchement [qui s'est produit sans qu'il y ait faute de sa part et qui est] tel qu'il ne puisse raisonnablement avoir pu être pris en considération au moment de la conclusion du contrat, ni être évité ou surmonté par la suite.

"2. Si les circonstances sont telles qu'elles ne doivent produire qu'une inexécution temporaire, l'exonération ne produira ses effets que pour la durée de l'ajournement de l'exécution. La partie intéressée sera cependant déchargée définitivement de son obligation si, une fois l'empêchement disparu, l'exécution se trouve, par suite de l'ajournement, si radicalement transformée qu'elle devienne l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat.

"3. La partie qui n'a pas exécuté notifiera à l'autre partie l'existence de l'empêchement et ses effets sur sa capacité d'exécuter. Si elle ne le fait pas dans un délai raisonnable après avoir eu connaissance ou après qu'elle aurait dû avoir eu connaissance de l'existence de l'empêchement, elle sera responsable des dommages résultant de cette omission.

"4. L'exonération prévue par le présent article en faveur de l'une des parties ne prive pas l'autre partie du droit que lui reconnaît quelque autre disposition de la présente loi de déclarer le contrat résolu ou de réduire le prix, à moins que l'empêchement qui a justifié l'exonération n'ait été causé par l'autre partie [ou par quelque autre personne dont elle est responsable]."

SECTION III. — RÈGLES COMPLÉMENTAIRES EN MATIÈRE DE RÉSOLUTION

Article 75

116. Le texte de l'article 75 de la LUVI est le suivant :

"1. Lorsque, dans les contrats à livraisons successives, l'inexécution par l'une des parties d'une obligation relative à une livraison donne à l'autre partie de justes sujets de craindre l'inexécution des obligations futures, elle peut, dans un bref délai, déclarer la résolution du contrat pour l'avenir.

"2. L'acheteur peut en outre, dans le même délai, déclarer la résolution du contrat pour les livraisons futures, pour les livraisons déjà reçues, ou pour les unes et les autres, si, en raison de leur connexité, ces livraisons n'ont pas d'intérêt pour lui."

117. Un représentant a rappelé que, comme l'indique le paragraphe 27 de la section I du document A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1*, il avait proposé, pour aligner cet article sur les dispositions relatives à la contravention essentielle, de remplacer le mot "l'inexécution" par l'expression "une contravention essentielle eu égard à". Un autre représentant a noté que la disposition qui n'autorise la résolution du contrat que si cette résolution est déclarée "dans un bref délai" n'est pas conforme à la disposition générale sur la résolution proposée par le Secrétaire général dans l'article [72 *bis*], qui autorise la résolution "dans un délai raisonnable". Le même représentant a noté que le paragraphe 1 de l'article 75 risquait d'être sans objet en raison des dispositions contenues dans l'article [72 *bis*].

118. En ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 75, plusieurs représentants ont estimé qu'il fallait faire appel à un critère objectif pour déterminer dans quel cas il pouvait y avoir résolution du contrat pour les

* Annexe III au présent rapport; voir ci-dessous, section 4.

livraisons futures. Le critère du manque d'intérêt des livraisons pour l'acheteur a été jugé trop subjectif et aussi trop strict : même des marchandises extrêmement défectueuses peuvent ne pas être sans intérêt. Un représentant a rappelé qu'il avait proposé (section II du document A/CN.9/WG.2/WP.17/Add. 1*) qu'à la fin du paragraphe l'expression "ces livraisons n'ont pas d'intérêt pour lui" soit remplacée par "ces livraisons perdent beaucoup de leur intérêt pour lui". Certains représentants ont appuyé cette modification; d'autres ont jugé la version originale de la LUVI préférable. Afin de rendre le texte plus objectif, un représentant a suggéré de remplacer les mots "pour lui" par les mots "pour une personne raisonnable de même qualité placée dans la situation de l'acheteur".

119. Un observateur a appelé l'attention sur la différence qui existe entre les versions anglaise et française de ce paragraphe. Le texte anglais dit *"such deliveries would be worthless to him"*, alors que le texte français dit "ces livraisons n'ont pas d'intérêt pour lui." Le même observateur a estimé que l'idée contenue dans la version française devait servir de base à la nouvelle formulation. Un représentant a proposé d'utiliser l'expression "ces livraisons ne répondent pas au but dans lequel elles ont été commandées". Un autre a proposé de dire "ces livraisons ne répondent pas à leur destination normale". Toutefois, cette dernière proposition a soulevé des objections de la part de plusieurs représentants.

120. Un représentant a estimé que la mention des livraisons futures au paragraphe 2 pouvait créer une confusion car il était déjà question de ces livraisons au paragraphe 1 de l'article. Par conséquent, le paragraphe 2 devait porter uniquement sur les livraisons passées.

121. Le Groupe de travail a établi un Groupe de rédaction (Groupe de rédaction IV) composé des représentants des Etats-Unis, de la France, du Ghana, de l'Inde et du Japon, ainsi que de l'observateur de la CCI, et il a demandé au Groupe de rédaction d'établir un projet révisé de l'article 75. Le Groupe de rédaction IV a soumis sa proposition au Groupe de travail à sa treizième session, le 29 janvier 1974 (voir plus loin par. 126).

122. Un représentant a estimé qu'il n'y avait pratiquement pas de différence entre le texte proposé pour l'article 75, qui incorporait la notion de contravention essentielle, et l'article 76 et que, par conséquent, l'un des deux paraissait superflu. Un autre représentant a estimé, toutefois, que les situations envisagées dans ces articles étaient différentes.

123. Un observateur a proposé d'insérer au paragraphe 2 les mots "pour une livraison donnée ou", avant les mots "pour les livraisons futures", et d'ajouter à la fin de ce paragraphe les mots "ou à aucune autre fin raisonnable pour l'acheteur". La première proposition a été appuyée par un autre représentant, mais les deux propositions se sont heurtées aux objections de plusieurs autres représentants.

124. Certains représentants ont fait observer que d'autres articles de la Loi, révisés par le Groupe de travail, prévoyaient le droit pour la partie intéressée de déclarer la résolution du contrat dans un délai raisonnable, et ils ont estimé qu'il n'y avait aucune raison de prévoir, dans l'article à l'examen, le droit de déclarer la résolution "dans un bref délai".

125. Un observateur a estimé qu'il conviendrait de réunir les paragraphes 1 et 2 en les reliant par une phrase commençant par les mots : "Elle peut aussi, en même temps, déclarer la résolution du contrat pour. . ."

126. Le Groupe de travail a *décidé* d'adopter l'article 75 sous la forme proposée par le Groupe de rédaction, avec de légères modifications concernant l'expression "dans un bref délai". Le texte adopté se lit comme suit :

> "1. Lorsque, dans les contrats à livraisons successives, l'inexécution par l'une des parties d'une obligation relative à une livraison donne à l'autre partie de justes sujets de craindre une contravention essentielle eu égard à des obligations futures, elle peut, dans un délai raisonnable, déclarer la résolution du contrat pour l'avenir.
>
> "2. L'acheteur qui déclare la résolution du contrat pour les livraisons futures peut en outre, en même temps, déclarer la résolution du contrat pour les livraisons déjà reçues si, en raison de leur connexité, ces livraisons ne peuvent être utilisées aux fins envisagées par les parties lors de la conclusion du contrat."

127. Le Groupe de travail a *décidé*, en outre, que les articles 73, 75 et 76 constitueraient, à l'intérieur du chapitre III de la Loi, une nouvelle section I, intitulée "Contravention anticipée", et que cette section serait suivie par les dispositions relatives à l'exonération (article 74 de la LUVI).

Article 76

128. Le texte de l'article 76 de la LUVI est le suivant :

> "Lorsque avant la date fixée pour l'exécution il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat, l'autre partie peut déclarer la résolution de celui-ci."

129. Le Groupe de travail a accepté de supprimer le mot "fixée" à la première ligne de l'article, conformément à la proposition formulée au paragraphe 30 du document A/CN.9/WG.2/WP.17.

130. Ce document reproduisait également une proposition (paragraphe 31) tendant à revenir au libellé initial de cet article dans le projet de 1956. Ce libellé prévoyait qu'une partie pouvait déclarer la résolution du contrat lorsque l'autre partie "se conduit de façon telle qu'elle manifeste sa volonté de commettre une contravention essentielle aux conditions du contrat". Cette proposition a été appuyée par un représentant, qui s'est référé à la théorie de la dénonciation et a déclaré qu'une contravention anticipée ne pouvait jamais être établie de façon certaine à moins qu'une intention n'ait été manifestée en ce sens. Eu égard au perfectionnement rapide de la technique et des systèmes de communication, il n'était pas sans intérêt de restreindre la portée de l'article dans le sens proposé au paragraphe 31 du document A/CN.9/WG.2/WP.17. Cette proposition a soulevé des objections de la part de plusieurs représentants.

131. Quelques représentants et un observateur ne voyaient aucune différence entre le cas où une future contravention au contrat serait le résultat d'une dénon-

ciation du contrat et le cas où elle aurait une autre cause, par exemple l'incendie des ateliers du fabricant. Un représentant a signalé qu'une grande majorité des Etats qui avaient participé à la Conférence de La Haye de 1964 avait voté pour l'élimination du texte de la notion d'intention. Toutefois, il pensait que l'article 76 devait se limiter au comportement des parties, et il a proposé de remplacer les mots "il est manifeste" par "il ressort manifestement du comportement des parties". Cette proposition a rencontré des objections de la part d'un certain nombre de représentants parce qu'elle restreignait la portée de l'article. Un observateur a proposé de remplacer les mots "il est manifeste" par "il ressort manifestement du comportement ou de la situation de l'une des parties ou des conditions dont dépend l'exécution de son obligation".

132. Plusieurs représentants ont exprimé leur avis au sujet de l'utilité d'une fusion des articles 76 et 48 de la LUVI et sur le texte proposé à cet effet par l'un des représentants [21]. Quelques représentants ont approuvé en principe cette fusion, mais un observateur a déclaré qu'il préférait que les deux articles demeurent distincts.

133. Un observateur a proposé que l'article 76 contienne une disposition selon laquelle la fourniture d'une garantie ou d'assurances adéquates d'exécution interdirait de déclarer la résolution du contrat. Quelques représentants qui ont fait des observations au sujet de cette proposition ont exprimé leur désaccord.

134. Le Groupe de travail a *décidé* d'adopter l'article 76 de la LUVI avec le changement mentionné au paragraphe 129 ci-dessus. L'article adopté se lit comme suit :

"Lorsque, avant la date de l'exécution, il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat, l'autre partie peut déclarer la résolution de celui-ci."

Article 77

135. Le texte de l'article 77 de la LUVI est le suivant :

"Lorsque le contrat est résolu en vertu de l'un des deux articles précédents, la partie qui a déclaré la résolution peut demander les dommages-intérêts prévus aux articles 84 à 87."

136. On a fait observer que cet article reprenait une règle qui figurait déjà dans les règles générales concernant les sanctions, approuvées par le Groupe de travail.

137. Le Groupe de travail a *décidé* de supprimer l'article 77. Il a également noté qu'à sa quatrième session il avait différé l'examen de l'article 48 en attendant qu'une décision ait été prise au sujet des articles 75 à 77. Le Groupe de travail *a décidé* de supprimer l'article 48.

Article 78

138. Le texte de l'article 78 de la LUVI est le suivant :

"1. Par la résolution du contrat, les deux parties sont libérées de leurs obligations, sous réserve des dommages-intérêts qui peuvent être dus.

"2. Si une partie a exécuté le contrat totalement ou partiellement, elle peut réclamer la restitution de ce qu'elle a fourni. Si les deux parties sont en droit d'exiger des restitutions, celles-ci doivent s'opérer simultanément."

139. Un observateur a proposé que le droit du vendeur d'exiger la restitution de la chose soit limité au cas où le vendeur s'est expressément réservé ce droit dans le contrat et que, même dans ce cas, il soit déchu de ce droit après l'expiration d'un certain laps de temps. Un autre observateur a approuvé que le vendeur n'ait le droit de réclamer la restitution de la chose que pendant un certain délai, mais il a posé la question de savoir si la restitution de la chose pourrait également être demandée en cas de faillite de l'acheteur ou lorsque la chose aurait été incorporée à des biens qui lui appartiennent.

140. Plusieurs représentants se sont prononcés contre les propositions susmentionnées. Ils considéraient que la partie qui avait exécuté son obligation devait en principe pouvoir réclamer la restitution de ce qu'elle avait fourni. Il en allait autrement lorsque la chose avait été incorporée à un autre bien ou lorsque l'acheteur était en faillite; dans ce dernier cas, c'était le droit national de l'acheteur qui s'appliquerait.

141. Un représentant a exprimé son inquiétude quant à la solution adoptée dans l'article 78, à savoir que, lorsque l'une des parties déclarait la résolution d'un contrat qui avait été partiellement exécuté, l'une ou l'autre partie pouvait considérer que les prestations étaient interdépendantes et exiger le rétablissement intégral de l'état de choses antérieur. Il considérait que le *United States Uniform Commercial Code,* selon lequel il y avait une présomption de divisibilité, offrait une meilleure solution.

142. Un autre représentant a fait observer qu'il y avait dans une certaine mesure incompatibilité entre les dispositions de l'article 78 et celles de l'article 74. Le paragraphe 1 de l'article 78 prévoyait que la résolution du contrat libère les deux parties de leurs obligations "sous réserve des dommages-intérêts qui peuvent être dus", alors que l'article 74 prévoyait une exonération de paiement de dommages-intérêts.

143. Un représentant a présenté la proposition suivante en demandant qu'elle soit examinée à une session ultérieure du Groupe de travail :

"1. Lorsque la résolution du contrat est motivée par une contravention essentielle pour laquelle l'article 74 ne prévoit pas d'exonération de responsabilité, la partie qui a déclaré la résolution est libérée de toutes ses obligations au regard du contrat et peut demander les dommages-intérêts prévus aux articles . . .

"2. Lorsque la partie qui a déclaré la résolution a exécuté le contrat totalement ou partiellement et n'a pas déclaré le contrat résolu pour la part déjà exécutée, elle peut exiger de l'autre partie qu'elle exécute son obligation correspondant à cette part. Si le contrat a été résolu pour cette part, la partie qui a déclaré la résolution peut exiger la restitution de ce qu'elle a fourni ou payé. Dans l'un et l'autre cas, la partie qui a déclaré la résolution peut demander pour la part du contrat qui n'a pas été exécutée du fait de la contravention les dommages-intérêts prévus aux articles . . .

[21] A/CN.9/WG.2/WP.17, paragraphe 33.

"3. Si la partie en défaut a, au moment de la résolution, exécuté une partie de son obligation, elle peut exiger à titre de remise en l'état la valeur de cette exécution partielle dans la mesure où cette valeur est supérieure à toute créance d'exécution, de dommages-intérêts ou de remise en l'état de l'autre partie."

144. Le Groupe de travail a *décidé* de remettre à sa prochaine session sa décision définitive sur l'article 78.

Article 79

145. Le texte de l'article 79 de la LUVI est le suivant :

"1. L'acheteur perd son droit de déclarer la résolution lorsqu'il lui est impossible de restituer la chose dans l'état où il l'a reçue.

"2. L'acheteur peut cependant déclarer la résolution :

"*a*) Si la chose ou une partie de la chose a péri ou est détériorée par suite du défaut qui justifie la résolution;

"*b*) Si la chose ou une partie de la chose a péri ou est détériorée en conséquence de l'examen prescrit à l'article 38;

"*c*) Si l'acheteur, avant la découverte du défaut de conformité, a consommé ou transformé une partie de la chose conformément à l'usage normal;

"*d*) Si l'impossibilité de restituer la chose ou de la restituer dans l'état où il l'a reçue n'est pas due à son fait ou au fait d'une personne dont il est responsable;

"*e*) Si la détérioration ou la transformation est sans importance."

146. Les membres du Groupe de travail sont convenus d'adopter les propositions énoncées au paragraphe 41 du document A/CN.9/WG.2/WP.17, tendant à insérer après le mot "résolution", au paragraphe 1 de l'article, le membre de phrase "ou d'exiger du vendeur le délivrance d'une chose de remplacement" et de remanier le membre de phrase liminaire du paragraphe 2 de la manière suivante : "Cependant, le paragraphe précédent ne s'applique pas." Les membres du Groupe de travail sont également convenus de modifier comme suit l'alinéa *c* du paragraphe 2 : "Si l'acheteur, avant le moment où il a découvert ou aurait dû découvrir le défaut de conformité, a vendu une partie de la chose dans le cadre d'une opération commerciale courante ou a consommé ou transformé une partie de la chose conformément à l'usage normal."

147. Un représentant a appelé l'attention sur la proposition reproduite au paragraphe 45 du document A/CN.9/WG.2/WP.17. Cette proposition a toutefois rencontré une opposition de la part de quelques représentants, qui ont considéré qu'elle ne prévoyait pas les cas dans lesquels la chose avait péri ou s'était détériorée de par sa nature même. Il a été proposé de résoudre cette difficulté en ajoutant à la fin de l'alinéa *d* les mots "ou à la nature même de la chose", mais cette proposition a également soulevé des objections parce que cette addition élargissait par trop la portée de l'exception. On a fait observer que l'alinéa *d* du paragraphe 2, auquel s'appliquait la proposition, était destiné à prévoir le cas où la chose présentait un vice au moment de la remise et où le droit de l'acheteur de déclarer la résolution était présumé même si la chose avait péri avant la découverte du vice.

148. Plusieurs représentants ont été d'avis que la différence de libellé entre le texte proposé et celui du paragraphe 1 de l'article risquait d'être une source de confusion; pour cette raison et d'autres qui ont été mentionnées ci-dessus, l'alinéa *d* devait être maintenu tel quel. Le représentant de la France a réservé sa position sur l'alinéa *d* du paragraphe 2 jusqu'à l'adoption définitive du chapitre VI relatif au transfert des risques.

149. Un représentant a proposé la suppression de l'alinéa *e* pour tenir compte de la décision prise par le Groupe de travail de supprimer le paragraphe 2 de l'article 33. Cette proposition a été appuyée par un autre représentant mais a rencontré une opposition de la part de quelques observateurs.

150. Le Groupe de travail a *décidé* d'adopter pour l'article 79 le libellé suivant :

"1. L'acheteur perd son droit de déclarer la résolution ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement lorsqu'il lui est impossible de restituer la chose dans l'état où il l'a reçue.

"2. Cependant, le paragraphe précédent ne s'applique pas :

"*a*) Si la chose ou une partie de la chose a péri ou est détériorée par suite du défaut qui justifie la résolution;

"*b*) Si la chose ou une partie de la chose a péri ou est détériorée en conséquence de l'examen prescrit à l'article 38;

"*c*) Si l'acheteur, avant le moment où il a découvert, ou aurait dû découvrir le défaut de conformité, a vendu une partie de la chose dans le cadre d'une opération commerciale courante ou a consommé ou transformé une partie de la chose conformément à l'usage normal;

"*d*) Si l'impossibilité de restituer la chose ou de la restituer dans l'état où il l'a reçue n'est pas due à son fait ou au fait d'une personne dont il est responsable;

"*e*) Si la détérioration ou la transformation est sans importance."

151. Un représentant a proposé que, puisque l'article 79 traitait d'un problème qui était propre à l'acheteur, le Groupe de travail envisage, lors de la deuxième lecture de la Loi, de placer cet article dans le chapitre III. Il a également proposé qu'au même moment le Groupe de travail envisage de remanier l'article 79 de la façon suivante :

"1. Lorsque l'acheteur a pris livraison de la chose ou d'une partie de la chose sur laquelle porte le contrat et découvre ultérieurement un défaut de conformité qui justifie la résolution, l'acheteur est déchu du droit de déclarer la résolution de cette partie du contrat s'il est dans l'impossibilité de restituer la chose dans l'état où il l'a reçue.

"2. Texte du paragraphe 2 de l'article 79, adopté par le Groupe de travail (voir par. 146 ci-dessus).

"3. Article 80 de la LUVI."

Article 80

152. Le texte de l'article 80 de la LUVI est le suivant :

"L'acheteur qui a perdu le droit de déclarer la résolution du contrat en vertu de l'article précédent conserve tous les autres droits que lui reconnaît la présente loi."

153. Plusieurs avis ont été émis quant à l'utilité de cet article.

154. Le Groupe de travail *a décidé* de maintenir cet article, avec l'addition mentionnée au paragraphe 50 du document A/CN.9/WG.2/WP.17. L'article adpoté se lit comme suit :

"L'acheteur qui a perdu le droit de déclarer la résolution du contrat ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement en vertu de l'article précédent conserve tous les autres droits que lui reconnaît la présente loi."

Article 81

155. Le texte de l'article 81 de la LUVI est le suivant :

"1. Lorsque le vendeur doit restituer le prix, il doit aussi les intérêts de ce prix, au taux fixé par l'article 83, à compter du jour du paiement.

"2. L'acheteur doit au vendeur l'équivalent de tout profit ou avantage qu'il a retiré de la chose :

"*a*) Lorsqu'il doit la restituer en tout ou en partie;

"*b*) Lorsqu'il est dans l'impossibilité d'en restituer tout ou partie et que néanmoins le contrat est résolu."

156. Le Groupe de travail *a décidé* d'adopter cet article avec la modification mentionnée au paragraphe 54 du document A/CN.9/WG.2/WP.17. L'article ainsi adopté se lit comme suit :

"1. Lorsque le vendeur doit restituer le prix, il doit aussi les intérêts de ce prix, au taux fixé par l'article 83, à compter du jour du paiement.

"2. L'acheteur doit au vendeur l'équivalent de tout profit ou avantage qu'il a retiré de la chose :

"*a*) Lorsqu'il doit la restituer en tout ou en partie;

"*b*) Lorsqu'il est dans l'impossibilité d'en restituer tout ou partie et que, néanmoins, il a exercé son droit de déclarer la résolution du contrat ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement."

SECTION IV. — RÈGLES COMPLÉMENTAIRES EN MATIÈRE DE DOMMAGES-INTÉRÊTS

Article 82

157. Le texte de l'article 82 de la LUVI est le suivant :

"Lorsque le contrat n'est pas résolu, les dommages-intérêts pour une contravention au contrat commise par une partie sont égaux à la perte subie et au gain manqué par l'autre partie. Ces dommages-intérêts ne peuvent être supérieurs à la perte subie et au gain manqué que la partie en défaut aurait dû prévoir lors de la conclusion du contrat, en considérant les faits qu'elle connaissait ou aurait dû connaître comme étant des conséquences possibles de la contravention au contrat."

158. La discussion relative à cet article a porté essentiellement sur le projet figurant au paragraphe 57 du document A/CN.9/WG.2/WP.17. La plupart des représentants et des observateurs qui ont pris la parole dans cette discussion ont appuyé le projet proposé, avec parfois certaines modifications.

159. Plusieurs représentants ont estimé que, dans de texte de la LUVI comme dans le texte proposé, la limitation du montant des dommages-intérêts qui pouvait être réclamé pour une contravention au contrat ne constituait pas une solution équitable dans tous les cas. La plupart des orateurs ont reconnu, toutefois, qu'il fallait fixer certaines limites aux dommages indirects. Des avis différents ont été exprimés sur la question de savoir si le principe de la prévisibilité contenu à la fois dans le texte de la LUVI et dans le texte proposé était suffisamment objectif.

160. Un représentant a proposé de supprimer le paragraphe 2 du projet proposé.

161. Un représentant a rappelé les observations figurant au paragraphe 58 du document A/CN.9/WG.2/WP.17 concernant la version française de l'article. Un observateur a noté que l'absence de toute référence au gain manqué pouvait provoquer des doutes également dans le texte anglais.

162. Le Groupe de travail a décidé de constituer un groupe de rédaction (Groupe de rédaction VI) composé des représentants de la France, de la Hongrie, de l'Inde, du Japon, du Mexique, de l'Union soviétique et de l'observateur de la Norvège, et il a demandé au Groupe de rédaction d'établir un texte révisé de l'article 82.

163. Le Groupe de rédaction VI a soumis sa proposition au Groupe de travail à sa 16e séance, le 31 janvier 1974.

164. Les représentants du Brésil et de l'Union soviétique ont estimé que la limitation des dommages-intérêts prévue dans la deuxième phrase du projet proposé n'était pas nécessaire et ils se sont réservé le droit de revenir sur cette question à un stade ultérieur.

165. Le Groupe de travail a pris note des réserves énoncées au paragraphe 164 et il a *décidé* d'adopter le texte proposé par le Groupe de rédaction VI. Le texte adopté se lit comme suit :

"Les dommages-intérêts pour une contravention au contrat commise par une partie sont égaux à la perte subie et au gain manqué par l'autre partie par suite de la contravention. Ces dommages-intérêts ne peuvent être supérieurs à la perte subie et au gain manqué que la partie en défaut avait prévus ou aurait dû prévoir lors de la conclusion du contrat en considérant les faits qu'elle connaissait ou aurait dû connaître comme étant des conséquences possibles de la contravention au contrat."

Article 83

166. Le texte de l'article 83 de la LUVI est le suivant :

"Lorsque la contravention au contrat consiste en un retard dans le paiement du prix, le vendeur aura droit en tous cas, sur les sommes non payées, à des intérêts moratoires à un taux égal au taux officiel

d'escompte du pays où il a son établissement ou, à défaut d'établissement, sa résidence habituelle, augmenté de 1 p. 100."

167. Après avoir examiné les propositions figurant au paragraphe 61 du document A/CN.9/WG.2/WP.17, le Groupe de travail a *décidé* d'adopter l'article 83 tel quel.

Article 84

168. Le texte de l'article 84 de la LUVI est le suivant :

"1. En cas de résolution du contrat, lorsque la chose a un prix courant, les dommages-intérêts sont égaux à la différence entre le prix prévu au contrat et le prix courant au jour où le contrat est résolu.

"2. Pour le calcul des dommages-intérêts prévus à l'alinéa précédent, le prix courant à prendre en considération est celui du marché dans lequel la transaction a eu lieu, ou s'il n'y a pas de tel prix courant, ou si son application est peu appropriée, le prix du marché qui peut raisonnablement le remplacer, eu égard aux différences dans les frais de transport de la chose."

169. La plupart des représentants et des observateurs qui ont pris la parole ont centré leurs observations sur la méthode d'évaluation des dommages. Plusieurs d'entre eux ont été d'avis que la partie en défaut devait compenser la perte effectivement subie par l'autre partie et mettre ainsi la partie lésée dans la situation dans laquelle elle se serait trouvée si le contrat avait été dûment exécuté, indépendamment de la question de savoir si le montant du dédommagement s'en trouvait plus élevé que s'il avait été calculé comme le prévoyait l'article 89. On a fait observer qu'en vertu de l'article 86, qui se référait au manque à gagner, la partie lésée pouvait aussi demander des dommages-intérêts pour tout dommage encouru par suite de la contravention au contrat.

170. Plusieurs représentants ont appuyé la proposition, figurant au paragraphe 63 du document A/CN.9/WG.2/WP.17, tendant à remplacer, dans le paragraphe 1 de l'article 84, l'expression "au jour où le contrat est résolu" par "au jour où la délivrance a eu lieu ou aurait dû avoir lieu". Ils ont fait observer que ce libellé éliminait toute possibilité de spéculation, ce que ne faisait pas le libellé actuel de la LUVI, qui laissait à la partie lésée toute latitude de déclarer le contrat résolu à un moment où les conditions du marché lui étaient plus favorables.

171. Plusieurs représentants ont appuyé la solution proposée dans la LUVI; d'autres ont proposé des formules différentes. Plusieurs représentants ont proposé de rédiger l'article 84 de manière à indiquer expressément que la partie lésée avait la faculté d'invoquer indifféremment l'article 84 ou l'article 82. Un représentant, qu'un autre a appuyé, a estimé qu'il fallait faire une distinction entre les cas où le contrat est résolu avant le jour convenu pour la délivrance et les cas où il l'est après ce jour. Un autre représentant a proposé que les dommages-intérêts soient calculés sur la base du "prix courant au jour où les dommages-intérêts sont effectivement versés".

172. Un représentant a fait observer que l'expression "prix courant" employée dans le texte pourrait poser des problèmes d'interprétation dans le cas des choses qui ne sont pas cotées sur le marché.

173. Un représentant a exprimé l'opinion que l'objet de l'article était de donner des directives générales sur la manière de calculer les dommages-intérêts. Tel n'a pas été l'avis d'un observateur pour lequel l'article contenait des dispositions de fond sur le montant maximum des dommages-intérêts.

174. Le Groupe de travail a décidé de constituer un groupe de rédaction (Groupe de rédaction VII), composé des représentants de l'Autriche, du Brésil, des Etats-Unis et du Japon, qu'il a chargé d'élaborer un projet de texte pour cet article.

175. Le Groupe de rédaction VII a soumis sa proposition au Groupe de travail à sa quinzième séance, le 30 janvier 1974.

176. Le Groupe de travail a *décidé* d'adopter le texte proposé par le Groupe de rédaction, ave une légère modification suggérée par certains représentants. Le texte adopté est le suivant :

"1. En cas de résolution du contrat, la partie qui demande des dommages-intérêts peut invoquer les dispositions de l'article 82 ou, lorsque la chose a un prix courant, obtenir la différence entre le prix prévu au contrat et le prix courant au jour où le contrat est résolu.

"2. Pour le calcul des dommages-intérêts prévus au paragraphe 1 du présent article, le prix courant à prendre en considération est celui du lieu où la délivrance de la chose doit être effectuée ou, s'il n'y a pas un tel prix courant, le prix en un autre lieu qui peut être un prix de remplacement raisonnable, eu égard aux différences dans les frais de transport de la chose."

Article 85

177. L'article 85 de la LUVI se lit comme suit :

"Si l'acheteur a procédé à un achat de remplacement ou le vendeur à une vente compensatoire d'une manière raisonnable, ils peuvent obtenir la différence entre le prix du contrat et le prix de l'achat de remplacement ou de la vente compensatoire."

178. Un représentant, appuyé par d'autres, a fait observer qu'il était important que cet article prévoie non seulement la manière dont l'achat de remplacement ou la vente compensatoire devait être effectué mais également la période pendant laquelle cette opération devait être accomplie. Il a donc proposé d'ajouter à la fin de l'article le membre de phrase suivant : "si l'acheteur a procédé à un achat de remplacement ou le vendeur à une vente compensatoire d'une manière raisonnable et dans un délai raisonnable après la résolution".

179. Quelques représentants ont exprimé l'avis que l'article 85 n'était pas nécessaire et devait être supprimé parce que l'application aux cas particuliers visés dans cet article d'autres articles énonçant les règles générales en matière de dommages-intérêts conduirait à la même solution que celle que prévoyait l'article 85. La suppression de cet article a toutefois rencontré une opposition, parce que les dispositions qu'il contenait étaient importantes du point de vue pratique et évitaient d'avoir à procéder à une interprétation difficile d'autres articles pour aboutir à la même solution.

180. Plusieurs représentants ont signalé l'étroite relation qui existe entre les articles 82 à 89 et ils ont proposé que ces articles soient examinés conjointement.

181. Le Groupe de travail a prié le Groupe de rédaction créé pour l'examen de l'article 84 [22] de rédiger un projet d'article 85, compte tenu des observations et propositions faites par des représentants au sujet de cet article.

182. Le Groupe de rédaction VII a présenté sa proposition au Groupe de travail, à sa quinzième séance, le 30 janvier 1974. Le Groupe de travail *a décidé* d'adopter le texte présenté par le Groupe de rédaction avec des modifications mineures. Le texte adopté se lit comme suit :

"Si le contrat est résolu et si, d'une manière raisonnable et dans un délai raisonnable après la résolution, l'acheteur a procédé à un achat de remplacement ou le vendeur à une vente compensatoire, ils peuvent, au lieu de demander des dommages-intérêts en vertu des articles 82 ou 84, obtenir la différence entre le prix du contrat et le prix de l'achat de remplacement ou de la vente compensatoire."

Article 86

183. Le texte de l'article 86 de la LUVI est le suivant :

"Les dommages-intérêts prévus aux deux articles précédents peuvent être majorés de tous frais raisonnables effectivement encourus par suite de l'inexécution ou portés au montant de toute perte effectivement subie et tout gain manqué que la partie en défaut aurait dû prévoir lors de la conclusion du contrat, en considérant les faits qu'elle connaissait ou aurait dû connaître comme étant des conséquences possibles de la contravention au contrat."

184. Plusieurs représentants ont demandé que l'article soit supprimé, estimant que l'article 82, tel qu'il avait été modifié, le rendait superflu.

185. Le Groupe de travail *a décidé* de supprimer cet article.

Article 87

186. Le texte de l'article 87 de la LUVI est le suivant :

"Si la chose n'a pas de prix courant, les dommages-intérêts sont calculés selon les règles de l'article 82."

187. Le Groupe de travail *a décidé* de supprimer cet article.

Article 88

188. Le texte de l'article 88 de la LUVI est le suivant :

"La partie qui invoque la contravention au contrat est tenue de prendre toutes les mesures raisonnables afin de diminuer la perte subie. Si elle néglige de le faire, l'autre partie peut demander la réduction des dommages-intérêts."

189. Un représentant a proposé de supprimer cet article; d'autres ont estimé qu'il était utile et qu'il devrait être retenu.

190. Plusieurs modifications de forme ont été proposées. Il a été allégué qu'il appartenait au juge de décider quelles mesures la partie lésée pouvait raisonnablement prendre pour diminuer la perte et qu'il ne fallait donc pas faire figurer le mot "toutes" devant "les mesures raisonnables". Une autre proposition, qui a rallié de nombreux suffrages, visait à remplacer les mots "toutes les mesures raisonnables" par "des mesures raisonnables eu égard aux circonstances". Une autre encore tendait à ce que les mots "y compris le manque à gagner" soient ajoutés dans le texte s'il y était maintenue une référence à la "perte". Enfin, il a été proposé d'ajouter le membre de phrase "égal à la perte qui aurait pu raisonnablement être évitée" à la fin de l'article.

191. Le Groupe de travail a chargé le Groupe de rédaction qu'il avait constitué pour examiner l'article 84 (Groupe de rédaction VII) [23] d'examiner aussi l'article 88 et de préparer un projet de texte pour cet article.

192. Le Groupe de rédaction VII a soumis sa proposition au Groupe de travail à sa quinzième séance, le 30 janvier 1974. (Voir plus haut le paragraphe 194.)

193. Se référant au texte proposé par le Groupe de rédaction, un représentant a proposé de remplacer, dans le texte anglais, les mots "*reduction in the damages in the amount which. . .*" par "*reduction in the amount of damages which. . .*" (sans objet en français).

194. Le Groupe de travail *a décidé* d'adopter le texte proposé par le Groupe de rédaction VII. Le texte adopté est le suivant :

"La partie qui invoque la contravention au contrat est tenue de prendre des mesures raisonnables eu égard aux circonstances afin de diminuer la perte subie y compris par le manque à gagner du fait de la contravention. Si elle néglige de le faire, l'autre partie peut demander une réduction des dommages-intérêts égale à la partie de la perte qui aurait dû être évitée."

Article 89

195. Le texte de l'article 89 de la LUVI est le suivant :

"En cas de dol ou de fraude, les dommages-intérêts seront déterminés par les règles applicables aux contrats de vente non régis par la présente loi."

196. Plusieurs observations ont été faites quant à l'utilité de cet article. Ceux qui penchaient pour sa suppression ont noté que la loi nationale s'appliquerait même en l'absence de cet article. On a également exprimé l'avis que, si l'article était supprimé, il faudrait introduire dans la loi une disposition expresse stipulant que les dispositions de la loi s'entendent sans préjudice des règles de droit interne en cas de dol ou de fraude.

197. Plusieurs représentants ont déclaré qu'ils approuvaient quant au fond la proposition figurant au paragraphe 73 du document A/CN.9/WG.2/WP.17. Un représentant a fait observer que, dans la pratique, cet article soulevait la question de la validité du contrat, qui ne relevait pas du champ d'application de la loi. Il a également noté que les questions de dol et de validité des contrats étaient des questions d'ordre public, régies par des dispositions impératives du droit interne.

[22] Voir le paragraphe 174 ci-dessus.

[23] Voir le paragraphe 174 ci-dessus.

198. Le Groupe de travail *a décidé* de conserver tel quel l'article 89 de la LUVI.

199. Sur la base d'une proposition d'un observateur, le Groupe de travail *a également décidé* de supprimer les sous-titres dans la section IV du chapitre V de la LUVI.

SECTION V. — FRAIS

Article 90

200. Le texte de l'article 90 de la LUVI est le suivant :

"Les frais de délivrance de la chose sont à la charge du vendeur; tous les frais postérieurs à la délivrance sont à la charge de l'acheteur."

201. Après avoir discuté de la nécessité de cet article et de ses rapports avec les usages du commerce international, le Groupe de travail a décidé de le supprimer.

SECTION VI. — GARDE DE LA CHOSE

Articles 91 à 95

202. Le texte des articles 91 à 95 de la LUVI est le suivant :

"*Article 91*

"Lorsque l'acheteur tarde à prendre livraison de la chose ou à payer le prix, le vendeur est tenu de prendre les mesures raisonnables pour assurer la conservation de la chose; il a le droit de retenir celle-ci jusqu'à ce qu'il ait été indemnisé par l'acheteur de ses dépenses raisonnables."

"*Article 92*

"1. Lorsque la chose a été reçue par l'acheteur et que celui-ci entend la refuser, il doit prendre les mesures raisonnables pour assurer sa conservation; il a le droit de retenir celle-ci jusqu'à ce qu'il ait été indemnisé par le vendeur de ses dépenses raisonnables.

"2. Lorsque la chose expédiée à l'acheteur a été mise à sa disposition au lieu de destination et que l'acheteur entend la refuser, il doit en prendre possesion pour le compte du vendeur pourvu que cela puisse être fait sans paiement du prix et sans inconvénients ou frais déraisonnables. Cette disposition n'est pas applicable lorsque le vendeur est présent au lieu de destination, ou lorsqu'il existe en ce lieu une personne ayant qualité pour prendre la chose en charge pour son compte."

"*Article 93*

"La partie qui doit prendre des mesures pour assurer la conservation de la chose peut la déposer dans les magasins d'un tiers aux frais de l'autre partie, pourvu que les frais qui doivent en résulter ne soient pas déraisonnables."

"*Article 94*

"1. La partie qui, dans les cas prévus aux articles 91 et 92, doit prendre des mesures pour assurer la conservation de la chose peut la vendre par tous moyens appropriés, si l'autre partie a retardé déraisonnablement l'acceptation ou la reprise de la chose ou le paiement des frais de conservation, pourvu qu'elle lui ait donné un avis de son intention de vendre.

"2. La partie qui vend la chose peut retenir du produit de la vente un montant égal aux frais raisonnables de conservation et de vente de la chose, et elle doit transmettre le surplus à l'autre."

"*Article 95*

"Lorsque, dans les cas prévus aux articles 91 et 92, la chose est sujette à une perte ou à une détérioration rapide ou lorsque sa garde entraînerait des frais déraisonnables, la partie à qui incombe la conservation est tenue de faire vendre la chose comme il est prévu à l'article précédent."

203. A propos de l'article 91, un représentant a dit que cet article n'était utile que dans les cas où la propriété avait été transférée avant la livraison.

204. Un autre représentant a noté que le droit de refuser la chose prévu à l'article 92 n'avait pas été défini et que cette notion n'avait pas été utilisée jusque-là dans la loi.

205. Le Groupe de travail *a décidé* d'adopter les articles 91 à 95 de la LUVI sans aucune modification.

CHAPITRE VI. — TRANSFERT DES RISQUES

206. Le Groupe de travail a divisé en trois l'examen du chapitre VI de la LUVI relatif au transfert des risques (art. 96 à 101); il a examiné successivement : 1) la disposition liminaire énoncée à l'article 96; 2) un groupe de trois articles de fond interdépendants (art. 97 à 99); et 3) les deux derniers articles (art. 100 et 101).

Article 96

207. Le texte de l'article 96 de la LUVI est le suivant :

"Lorsque les risques sont transférés à l'acheteur, celui-ci est tenu de payer le prix nonobstant la perte ou la détérioration de la chose, à moins que ces événements ne soient dus au fait du vendeur ou d'une personne dont il est responsable."

208. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir s'il fallait maintenir cet article ou le considérer comme superflu et le supprimer.

209. D'une part, il a été jugé que la disposition selon laquelle l'acheteur est tenu de payer le prix "nonobstant la perte ou la détérioration de la chose" une fois que les risques lui ont été transférés énonçait une conséquence évidente du transfert des risques et qu'elle était donc superflue. L'attention a été appelée sur l'article 35 tel que l'a approuvé le Groupe de travail. Il a été fait observer en outre que l'article semblait vouloir donner une définition du risque de perte sans y parvenir vraiment.

210. D'autre part, on a fait valoir que si la règle énoncée à l'article 96 pouvait sembler évidente aux juristes habitués à utiliser la loi uniforme, il pourrait être utile, pour d'autres, qu'elle soit énoncée dans le chapitre VI. La plupart des représentants ont été d'avis que l'article 96 devait être maintenu. Un représentant a émis l'opinion qu'il devrait être placé après les articles 97 à 99.

211. Un représentant a posé la question de savoir s'il fallait retenir le dernier membre de phrase concernant la perte ou la détérioration due au fait du vendeur "ou d'une personne dont il est responsable". Ce principe était en effet implicite tout au long de la loi uniforme; l'énoncer séparément dans certains cas risquait de faire douter qu'il soit généralement applicable. Le Groupe de travail a conclu que cela soulevait une question sur laquelle il devrait se pencher lors de la dernière lecture du projet.

212. Le Groupe de travail a *décidé* d'approuver l'article 96 mais d'ajourner sa décision définitive sur le membre de phrase "ou d'une personne dont il est responsable" jusqu'à une session ultérieure.

Articles 97 à 99

213. Le Groupe de travail a examiné en même temps les dispositions de trois articles connexes — les articles 97 à 99. Ces articles se lisent comme suit :

"*Article 97*

"1. Les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la délivrance de la chose effectuée dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi.

"2. Au cas de remise d'une chose non conforme au contrat, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la remise effectuée, abstraction faite de la non-conformité de la chose, dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi, lorsque l'acheteur n'a ni déclaré la résolution du contrat ni demandé le remplacement de la chose."

"*Article 98*

"1. Lorsque la remise de la chose est retardée du fait d'une contravention de l'acheteur à ses obligations, les risques sont transférées à l'acheteur à compter de la dernière date où, sans cette contravention, la remise aurait pu être effectuée conformément au contrat.

"2. Lorsque la vente porte sur des choses de genre, le retard de l'acheteur ne lui transfère les risques que si le vendeur a mis à part des choses manifestement réservées pour l'exécution du contrat et lui a expédié un avis l'en informant.

"3. Lorsque les choses de genre sont de nature telle que le vendeur ne puisse pas en mettre une partie de côté en attendant que livraison ait été prise par l'acheteur, il suffira que le vendeur ait accompli tous les actes qui sont nécessaires pour que l'acheteur soit mis dans la possibilité de prendre livraison."

"*Article 99*

"1. Si la vente a pour objet une chose en cours de voyage par mer, les risques sont assumés par l'acheteur à partir du moment de la remise de la chose au transporteur.

"2. Si, au moment de la conclusion du contrat, le vendeur savait ou aurait dû savoir que la chose avait péri ou avait été détériorée, les risques continuent à lui incomber jusqu'au moment de la conclusion du contrat."

214. Dans son rapport sur les questions que posent les chapitres IV à VI de la loi uniforme, le Secrétaire général a examiné les dispositions du chapitre VI de la LUVI en se référant tout particulièrement à la décision prise par le Groupe de travail, à sa troisième session, de supprimer la définition de la "délivrance" à l'article 19 de la LUVI [24]. Il a proposé, au paragraphe 76 de ce rapport, de réviser et de regrouper les articles ci-dessus. Il a proposé, notamment, que les risques soient transférés lorsque la chose est "remise" à l'acheteur ou à un transporteur; il a examiné la question de l'attribution des risques de perte compte tenu, notamment, de la question de savoir laquelle des deux parties, suivant la pratique commerciale courante, bénéficie le plus vraisemblablement de la protection effective d'une assurance pour la chose (par. 70 à 73).

215. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si le transfert des risques devait reposer sur la notion de "délivrance" de la chose ou de "remise" de la chose à l'acheteur. Certains représentants préféraient prendre comme notion de base la notion de "délivrance" et ont dit que les règles en matière de risques figurant au chapitre VI devaient être formulées par référence au règles relatives à la "délivrance" énoncées à l'article 20. A leur avis, l'article 20 constituait une bonne définition de la notion de "délivrance"; on a dit, d'autre part, que l'article 20 définissait les obligations du vendeur en matière d'exécution et qu'on pouvait considérer, en vertu de cet article, que le vendeur s'était acquitté de ses obligations, même si l'acheteur n'avait jamais pris physiquement possession de la chose.

216. Certains délégués ont contesté la clarté de la notion de "remise" de la chose; on a dit que le fait de mettre la chose à la disposition de l'acheteur dans les locaux du vendeur pouvait être considéré comme une "remise" de la chose. On a fait observer, en réponse, que le mot "remise" avait été utilisé dans divers articles de la LUVI et dans le texte de l'article 20 approuvé par le Groupe de travail, et qu'il avait été bien entendu que ce terme désignait un transfert de possession par lequel l'acheteur ou le transporteur prenait possession de la chose. Certains représentants ont déclaré que la Loi uniforme devait être claire sur ce point afin d'attribuer le risque de perte à la partie en la possession et la puissance de laquelle la chose se trouvait et qui bénéficiait le plus vraisemblablement de la protection effective d'une assurance pour la chose. On a envisagé l'utilisation de certaines expressions qui seraient plus claires sur ce point, telles que "retrait" de la chose.

217. A la lumière de ces débats, un représentant a proposé un projet d'articles qui a servi de base aux délibérations ultérieures du Groupe de travail. Ce projet était le suivant :

"*Article 97*

"1. Dans le cas où le contrat implique un transport de la chose, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la remise de la chose au transporteur pour transmission à l'acheteur.

"2. Le paragraphe 1 s'applique également lorsque, au moment de la conclusion du contrat, la chose est déjà en cours de voyage. Toutefois, si le vendeur savait ou aurait dû savoir, à ce moment-là, que la chose avait péri ou avait été détériorée, les risques continuent à lui incomber jusqu'au moment de la conclusion du contrat.

[24] A/CN.9/WG.2/WP.19, chap. III, par. 64 à 105; voir ci-dessous, section 5.

"*Article 98*

"1. Dans les cas non visés par l'article 97, les risques sont transférés à l'acheteur à compter du moment où la chose est mise à sa disposition et où il la retire.

"2. Le paragraphe 1 s'applique également en cas de délivrance d'une chose non conforme au contrat lorsque l'acheteur n'a ni demandé la délivrance de choses nouvelles ni déclaré la résolution du contrat.

"3. Lorsque la chose a été mise à la disposition de l'acheteur, mais que celui-ci ne l'a pas retirée ou qu'il l'a retirée tardivement et que ce fait constitue une contravention au contrat, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la dernière date où, sans cette contravention, il aurait pu retirer la chose."

218. Le Groupe de travail a examiné l'article 97 de la proposition reproduite ci-dessus, relatif au transfert des risques lorsque le contrat implique un transport de la chose. Il a été noté que le paragraphe 1 combinait les dispositions des articles 19, paragraphe 2, et 97, paragraphe 1, de la LUVI.

219. On a fait observer que le paragraphe 1 était incompatible avec la définition de certains termes commerciaux importants; ainsi, la définition du terme "C.A.F." que donnaient les Incoterms prévoyait que le transfert des risques avait lieu lorsque la marchandise passait le bastingage du navire. On a suggéré que, compte tenu de l'importance de ces termes commerciaux, le paragraphe 1 devrait contenir une référence expresse aux usages, qui pourrait par exemple être formulée comme suit : "sous réserve de l'article 9". En revanche, plusieurs représentants ont fait valoir que la Loi uniforme donnait effet aux dispositions du contrat (art. 5) et aux usages (art. 9); en le rappelant dans certains cas particuliers, on risquait de mettre en doute le principe général.

220. Le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 1 de l'article 97 de la proposition reproduite ci-dessus.

221. Pour ce qui est du paragraphe 2, il a noté que la proposition était une révision de l'article 99 de la LUVI.

222. Le Groupe de travail a approuvé la première phrase du paragraphe 2 du projet d'article 97 reproduit ci-dessus.

223. Des problèmes se sont posés au sujet de la deuxième phrase, qui traite des cas où le vendeur, au moment du contrat, savait ou aurait dû savoir que la chose avait été perdue ou détériorée. On a dit que, dans ces conditions, il serait injuste de permettre que les risques soient transférés à l'acheteur au moment de la conclusion du contrat, alors que les circonstances pouvaient être qualifiées de dolosives. En outre, le contrat ayant été établi alors que les marchandises étaient en cours de transport, la disposition soulèverait de difficiles problèmes de preuve quant à la question de savoir à quel moment au cours du transport la détérioration s'était poursuivie. L'attention a été appelée sur le texte remanié du paragraphe 3 de l'article 97 figurant dans le rapport du Secrétaire général (par. 76) [25], selon lequel, dans ces circonstances, les risques continuent d'incomber au vendeur à moins qu'il n'ait informé l'acheteur de la perte de la chose ou de sa détérioration.

224. Le Groupe de travail a ensuite examiné l'article 98, qui traite des contrats n'impliquant pas un transport de la chose. Au paragraphe 1, la disposition selon laquelle les risques sont transférés à l'acheteur à compter du moment où la chose "est mise à sa disposition et où il la retire" a retenu l'attention. Certains délégués ont estimé qu'il serait plus clair de parler de la "remise" de la chose et que parler de la mise de la chose à la disposition de l'acheteur pourrait prêter inutilement à confusion, car l'acheteur pouvait difficilement "retirer" la chose sans que celle-ci ait été mise à sa disposition. D'autres délégués ont préféré le libellé proposé parce qu'il évitait les problèmes, exposés ci-dessus, que posait la "remise" de la chose. Le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 1.

225. Le paragraphe 2 traitait des effets du défaut de conformité de la chose au moment du transfert des risques et de la possibilité pour l'acheteur de déclarer la résolution du contrat après la perte ou la destruction de choses non conformes. On a noté que le fait de placer ce paragraphe dans l'article 98 rendait ses dispositions inapplicables dans les cas où le contrat impliquait un transport de la chose (art. 97). Il a été décidé que ce résultat inintentionnel pouvait être évité en consacrant au problème un nouvel article (art. 98 *bis*).

226. Le paragraphe 3 traite des effets du retard apporté par l'acheteur à prendre livraison de la chose. Le mot "date" a été remplacé par "moment". Avec cette modification, le paragraphe a été approuvé.

227. Le Groupe de travail *a décidé* de compléter les dispositions ci-dessus par un nouvel article libellé comme le paragraphe 2 de l'article 98 de la LUVI concernant les contrats relatifs aux choses de genre. Le texte de cet article, qui a été proposé par un observateur et approuvé par le Groupe de travail, est le suivant :

"Lorsque le contrat porte sur des choses non individualisées, les risques ne sont en aucun cas transférés à l'acheteur tant que les choses n'ont pas été manifestement individualisées pour l'exécution du contrat et que l'acheteur n'en a pas été informé."

228. Quelques représentants ont été d'avis que les mots "la vente porte sur des choses non individualisées" n'étaient peut-être pas assez clairs.

229. Certains ont émis l'opinion que ce chapitre devrait comprendre un article traitant expressément du transfert des risques lorsque la chose est détenue par un tiers — un dépositaire ou un entreposeur, par exemple. D'autres ont estimé qu'une telle disposition était inutile et ne servirait qu'à compliquer le texte. Il a été décidé de ne pas inclure de disposition de cette nature pour le moment.

230. Le Groupe de travail a décidé de constituer un groupe de rédaction (Groupe de rédaction VIII), composé des représentants de l'Autriche, des Etats-Unis, de la Hongrie et du Japon, qu'il a chargé de rédiger : *a*) un projet de disposition concernant la situation visée à la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 97 — "le vendeur savait ou aurait dû savoir . . . que la chose avait péri ou avait été dété-

[25] Annexe IV au présent rapport, reproduite ci-dessous, section 5.

riorée" (voir plus haut, par. 223) — et *b*) un nouvel article sur la question visée au paragraphe 225 ci-dessus.

231. Le Groupe de rédaction VIII a présenté ses propositions au Groupe de travail à sa dix-huitième séance, le 31 janvier 1974. Ces propositions consistaient en : *a*) une révision de la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 97; *b*) une phrase ajoutée au paragraphe 2 de l'article 98; *c*) un nouvel article 98 *bis*. Ces propositions ont été incorporées au texte des articles 97, 98 et 98 *bis*, de la manière suivante :

"*Article 97*

"1. Dans le cas où le contrat implique un transport de la chose, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la remise de la chose au transporteur pour transmission à l'acheteur.

"2. Le paragraphe 1 s'applique également lorsque, au moment de la conclusion du contrat, la chose est déjà en cours de voyage. Toutefois, si le vendeur savait ou aurait dû savoir, à ce moment-là, que la chose avait péri ou avait été détériorée, les risques de la perte ou de la détérioration continuent à lui incomber, à moins qu'il n'ait informé l'acheteur de ce fait."

"*Article 98*

"1. Dans les cas non visés par l'article 97, les risques sont transférés à l'acheteur à compter du moment où la chose est mise à sa disposition et où il la retire.

"2. Lorsque la chose a été mise à la disposition de l'acheteur mais que celui-ci ne l'a pas retirée ou qu'il l'a retirée tardivement et que ce fait constitue une contravention au contrat, les risques sont transférés à l'acheteur à partir du dernier moment où celui-ci aurait pu, en retirant la chose, éviter de commettre une contravention au contrat. Toutefois, lorsque le contrat se rapporte à la vente de choses non encore individualisées, la chose ne sera réputée avoir été mise à la disposition de l'acheteur que lorsqu'elle aura été manifestement individualisée aux fins du contrat et que l'acheteur aura été informé de cette individualisation."

"*Article* [*98* bis]

"1. Lorsque la chose n'est pas conforme au contrat et que ce défaut de conformité constitue une contravention essentielle, les risques ne passent pas à l'acheteur tant que celui-ci a le droit de déclarer la résolution du contrat.

"2. Lorsque la contravention essentielle au contrat ne consiste pas en un défaut de conformité de la chose, les risques ne passent pas à l'acheteur pour ce qui est de la perte ou de la détérioration résultant de cette contravention."

232. La première proposition impliquait un remaniement du paragraphe 2 de l'article 97 (deuxième phrase), qui traite du cas où le vendeur savait ou aurait dû savoir que la chose avait péri ou avait été détériorée. Le libellé proposé a été approuvé par le Groupe de travail.

233. La deuxième proposition tendait à ajouter une phrase au paragraphe 2 de l'article 98, afin de prévoir le cas où la chose n'avait pas été individualisée au moment de la formation du contrat. L'addition proposée par le Groupe de rédaction reprenait sous une forme plus explicite une disposition précédemment adoptée par le Groupe de travail en tant que nouvel article (voir le paragraphe 227 ci-dessus); selon la proposition du Groupe de rédaction, la disposition prévoyant le cas des choses non individualisées ne ferait plus l'objet d'un nouvel article, mais s'inscrirait dans le contexte de l'article 98, qui traitait des cas où le contrat n'impliquait pas un transport de la chose et où les risques de perte en cas de retard de la part de l'acheteur pouvaient passer à l'acheteur alors que la chose était restée en la possession du vendeur.

234. Un observateur a proposé que la disposition concernant les choses non individualisées soit conservée dans un article distinct afin que la règle relative à l'individualisation et à la notification s'applique également aux cas impliquant un transport. Cette proposition a été rejetée, parce que, entre autres raisons, une disposition de cette nature aurait des répercussions sur le transfert des risques en cas de remise de la chose au transporteur; dans certains cas, l'avis d'expédition pouvait, tout à fait régulièrement, n'être donné à l'acheteur que quelque temps après la remise au transporteur et le commencement du voyage; énoncer en règle que les risques de perte n'étaient transférés qu'au moment de la notification soulèverait des problèmes pratiques de preuve pour ce qui était du moment auquel le dommage s'était produit en cours de voyage. On a également fait observer que normalement le remise au transporteur constituait une identification de la chose.

235. Un représentant a proposé que la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 98 devienne un paragraphe 3 distinct, après suppression du mot "Toutefois". Un observateur a proposé que les mots "individualisée aux fins du contrat" dans la phrase mentionnée ci-dessus soient remplacés par les mots "individualisée pour l'exécution du contrat".

236. Un observateur a proposé d'ajouter à l'article 98 le paragraphe 4 suivant :

"4. Lorsque le moment est venu de délivrer la chose et que la délivrance est effectuée (conformément à l'article 20) par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur à son établissement ou à l'établissement d'un tiers, les risques passent de ce fait à l'acheteur."

237. L'observateur qui a présenté cette proposition a déclaré que la disposition proposée serait subordonnée aux dispositions de l'article suivant, quit faisait de l'individualisation une condition supplémentaire du transfert des risques. La disposition proposée visait, entre autres cas, celui où la chose était déposée auprès d'un tiers ou destinée à être manufacturée par un tiers.

238. La proposition ci-dessus a rencontré une opposition de la part de quelques représentants parce qu'elle était trop imprécise. Un représentant a toutefois accepté la proposition, sous réserve que les mots "à l'établissement d'un tiers" soient remplacés par "à l'entrepôt d'un tiers en accord avec l'acheteur". Un autre représentant a exprimé l'avis que, dans la proposition, la notion de "tiers" était trop large. Le Groupe de travail est arrivé à la conclusion qu'il ne pourrait pas prendre de décision sur cette proposition à la session en

cours. Quelques représentants ont exprimé l'avis que la proposition traitait d'un problème important et qu'elle devait être examinée à un stade ultérieur.

239. Le nouvel article [98 *bis*] proposé par le Groupe de rédaction traitait des effets d'une contravention au contrat de la part du vendeur sur le transfert des risques à l'acheteur. Il a été noté que les deux paragraphes de l'article reconnaissaient à la contravention essentielle un effet différent suivant qu'il s'agissait : 1) du défaut de conformité de la chose; ou 2) d'autres types de contraventions (tels que le retard, une expédition défectueuse ou autre défaut d'exécution analogue). Certains représentants ont appuyé cette proposition; d'autres ont noté que la proposition était originale et intéressante et qu'elle méritait d'être examinée plus avant, mais ils ont hésité à donner leur approbation dans le temps imparti.

240. Un observateur a noté que la question dont traitait l'article [98 *bis*] avait déjà été réglée par le paragraphe 2, *a*, de l'article 79, et le bien-fondé de l'interprétation donnée de cette disposition a été contesté par deux représentants. La question a également été posée de savoir si les utilisateurs de la loi verraient la relation existant entre le chapitre VI et l'article 79. L'observateur susmentionné a proposé le texte suivant pour l'article [98 *bis*] : "Lorsque le vendeur n'a pas exécuté les obligations découlant du contrat de vente et de la présente loi, les dispositions des articles 97 et 98 ne portent pas atteinte aux sanctions dont l'acheteur dispose du fait du défaut d'exécution."

241. Le Groupe de travail *a décidé* :

a) D'adopter l'article 97 proposé par le Groupe de rédaction (par. 231 ci-dessus);

b) D'adopter l'article 98 (par. 231 ci-dessus), sauf la dernière phrase du paragraphe 2, qui serait examinée à la session suivante;

c) D'ajourner sa décision définitive sur le texte proposé pour le nouvel article [98 *bis*] à sa prochaine session;

d) De ne pas incorporer dans la loi le nouvel article sur les choses non individualisées précédemment adopté (par. 227 ci-dessus).

Articles 99 à 101 de la LUVI

242. Le texte des articles 99 à 101 de la LUVI est le suivant :

"*Article 99*

"1. Si la vente a pour objet une chose en cours de voyage par mer, les risques sont assumés par l'acheteur à partir du moment de la remise de la chose au transporteur.

"2. Si, au moment de la conclusion du contrat, le vendeur savait ou aurait dû savoir que la chose avait péri ou avait été détériorée, les risques continuent à lui incomber jusqu'au moment de la conclusion du contrat."

"*Article 100*

"Si, dans un cas prévu à l'article 19, alinéa 3, le vendeur, au moment d'adresser l'avis ou le document spécifiant la chose, savait ou aurait dû savoir que la chose avait péri ou avait été détériorée après la remise au transporteur, les risques continuent à incomber au vendeur jusqu'au moment où il a adressé l'avis ou le document."

"*Article 101*

"Le transfert des risques n'est pas nécessairement lié à la stipulation d'une clause relative aux frais."

243. On a fait observer que certaines des dispositions de ces articles avaient été reprises dans des articles approuvés par le Groupe de travail et que d'autres étaient inutiles et sans intérêt.

244. Le Groupe de travail a *décidé* de supprimer les articles 99 à 101 de la LUVI.

III. — Travaux futurs

245. Après un débat sur ce point et compte tenu des propositions relatives aux méthodes de travail figurant dans le document A/CN.9/WG.2/L.1, le Groupe de travail *a décidé* :

a) De prier le Secrétariat de faire distribuer aux représentants des Etats membres du Groupe de travail et aux observateurs qui avaient assisté à la session, avant le 15 mars 1974, le texte de la Loi uniforme tel qu'il avait été adopté ou dont l'adoption avait été différée jusqu'à plus ample examen;

b) De prier les représentants des Etats membres et les observateurs qui avaient assisté à la session d'adresser au Secrétariat leurs observations et propositions sur le texte, si possible d'ici le 31 août 1974;

c) De prier le Secrétariat, compte tenu des observations et propositions adressées par les représentants avant la date susmentionnée, de rédiger une étude sur les questions non réglées, en proposant éventuellement des solutions, et de faire distribuer l'étude aux membres du Groupe de travail avant le 30 novembre 1974;

d) De tenir la sixième session du Groupe de travail, du 10 au 21 février 1975, sous réserve de l'approbation de la Commission.

2. — Texte révisé de la loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels : dispositions que le Groupe de travail de la vente internationale des objets mobiliers corporels a approuvées pendant ses cinq premières sessions ou renvoyées à une session ultérieure pour nouvel examen (A/CN.9/87, annexe I) *

TABLE DES MATIÈRES

Chapitres	*Articles*
I. — Domaine d'application de la loi	1–8
II. — Dispositions générales	9–17
III. — Obligations du vendeur	18–55
Section I. — Délivrance de la chose et remise des documents	19–40

* Les crochets au cours du texte indiquent que le Groupe de travail n'a pas pris de décision définitive sur les dispositions ainsi désignées. Les sous-titres de la LUVI ont été généralement conservés; pour faciliter la consultation, le Secrétariat a inséré quelques nouveaux sous-titres qui ne figuraient pas dans la LUVI; ils sont signalés par des crochets.

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

Chapitres	*Articles*
Sous-section 1. — Obligations du vendeur quant à la date et au lieu de la délivrance	20–32
Sous-section 2. — Obligations du vendeur quant à la conformité de la chose	33–40
Section II. — Sanctions en cas de contravention au contrat par le vendeur	41–51
Section III. — Transfert de la propriété	52–55
IV. — Obligations de l'acheteur	56–72 *bis*
Section I. — Paiement du prix	56 *bis*–64
A. — Fixation du prix	57–58
B. — Lieu et date du paiement	59–64
Section II. — Prise de livraison	65–66
Section III. — Sanctions en cas de contravention au contrat par l'acheteur	67–72 *bis*
V. — Dispositions communes aux obligations du vendeur et de l'acheteur	73–95
Section I. — Contravention anticipée	73–75
Section II. — Exonération	76–77
Section III. — Effets de la résolution	78–81
Section IV. — Règles complémentaires en matière de dommages-intérêts	82–90
Section V. — Garde de la chose	91–95
VI. — Transfert des risques	96–101

Chapitre I. — Domaine d'application de la loi

Article 1

1. La présente loi est applicable aux contrats de vente d'objets mobiliers corporels passés entre des parties ayant leur établissement dans des Etats différents :

a) Lorsque ces Etats sont des Etats contractants; ou

b) Lorsque les règles du droit international privé mènent à l'application de la loi d'un Etat contractant.

2. [Il n'est pas tenu compte du fait que les parties ont leur établissement sur le territoire d'Etats différents lorsque le fait ne ressort ni du contrat, ni de transactions antérieures entre les parties, ni de renseignements donnés par elles à un moment quelconque avant la conclusion ou lors de la conclusion du contrat.]

3. La présente loi est également applicable lorsqu'elle a été choisie comme loi du contrat par les parties.

Article 2

1. La présente loi ne régit pas les ventes :

a) D'objets mobiliers corporels qui, par leur nature ou le nombre sur lequel porte le contrat, sont habituellement achetés par un particulier pour un usage personnel, familial ou domestique, à moins qu'il ne ressorte du contrat [de transactions antérieures entre les parties, ou de renseignements donnés par elles à un moment quelconque avant la conclusion ou lors de la conclusion du contrat], qu'ils sont achetés pour un usage différent;

b) Aux enchères;

c) Sur saisie ou de quelque autre manière par autorité de justice.

2. La présente loi ne régit pas davantage les ventes :

a) De valeurs mobilières, effets de commerce et monnaies;

b) De navires, bateaux de navigation intérieure et aéronefs [immatriculés ou devant être immatriculés];

c) D'électricité.

Article 3

1. [La présente loi ne régit pas les contrats où les obligations des parties sont d'une manière importante autres que la délivrance d'objets mobiliers corporels et le paiement de leur prix.]

2. Sont assimilés aux ventes, au sens de la présente loi, les contrats de livraison d'objets mobiliers corporels à fabriquer ou à produire, à moins que la partie qui commande la chose n'ait à fournir une partie essentielle des éléments nécessaires à cette fabrication ou production.

Article 4

Aux fins de la présente loi :

a) [Lorsqu'une partie a des établissements dans plus d'un Etat, on prendra en considération son établissement principal, à moins qu'un autre établissement n'ait une relation plus étroite avec le contrat et son exécution, eu égard aux circonstances connues des parties ou envisagées par elles au moment de la conclusion du contrat];

b) Si une partie n'a pas d'établissement; sa résidence habituelle sera prise en considération;

c) Ni la nationalité des parties ni le caractère civil ou commercial des parties ou du contrat ne seront pris en considération;

d) On entend par le terme "Etat contractant" un Etat qui est partie à la Convention datée du . . . se référant à . . . et qui a adopté la présente loi sans aucune restriction [déclaration] qui empêcherait l'application de la loi au contrat;

e) Les Etats ne seront pas considérés comme Etats différents si une déclaration à cet effet a été faite en vertu de l'article [II] de la Convention du . . . portant . . . et qu'elle reste en vigueur.

Article 5

Les parties peuvent exclure l'application de la présente loi ou déroger à l'une quelconque de ses dispositions.

Article 6

(Cette disposition est devenue le paragraphe 2 de l'article 3.)

Article 7

(Cette disposition est devenue l'alinéa *c* de l'article 4.)

Article 8

La présente loi régit exclusivement les obligations que le contrat de vente fait naître entre le vendeur et l'acheteur. Sauf exception formelle, elle ne concerne

notamment pas la formation du contrat, ni les effets de celui-ci sur la propriété de la chose vendue, ni sa validité ou celle des clauses qu'il renferme, non plus que celle des usages.

Chapitre II. — Dispositions générales

Article 9

1. [Les parties sont liées par les usages auxquels elles se sont référées expressément ou tacitement et par les habitudes qui se sont établies entre elles.]

2. [Sont considérés comme des usages auxquels les parties sont réputées s'être tacitement référées tous usages dont lesdites parties ont connaissance et qui, dans le commerce international, sont largement connus et régulièrement observés par les parties à des contrats de même type, ou tous usages dont les parties devraient avoir connaissance parce qu'ils sont largement connus dans le commerce international et régulièrement observés par les parties à des contrats de même type.]

3. [En cas de contradiction avec la présente loi, ces usages l'emportent, sauf volonté contraire des parties.]

4. [En cas d'emploi de termes, clauses ou formulaires usités dans le commerce, leur interprétation se fait selon le sens que les milieux commerciaux intéressés acceptent largement, et ont l'habitude de leur attacher, sauf volonté contraire des parties.]

Article 10

[Une contravention au contrat est considérée comme essentielle pour l'application de la présente loi, toutes les fois que la partie en défaut a su ou aurait dû savoir, lors de la conclusion du contrat, qu'une personne raisonnable de même qualité placées dans la situation de l'autre partie n'aurait pas conclu le contrat si elle avait prévu cette contravention et ses effets.]

Article 11

Lorsqu'un acte doit, en vertu de la présente loi, être accompli dans un "bref délai", il sera accompli dans un délai aussi court que pratiquement possible dans les circonstances.

Article 12

(Supprimé.)

Article 13

(Supprimé.)

Article 14

Les communications prévues par la présente loi doivent être faites par les moyens usuels dans les circonstances.

Article 15

[Aucune forme n'est prescrite pour le contrat de vente. Il peut être prouvé notamment par témoins.]

Article 16

Lorsque, selon les règles de la présente loi, une partie a le droit d'exiger de l'autre l'exécution d'une obligation, un tribunal ne sera tenu de prononcer l'exécution en nature ou de faire exécuter un jugement prononçant l'exécution en nature qu'en conformité des dispositions de l'article VII de la Convention du 1er juillet 1964 portant loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels.

Article 17

[Pour l'interprétation et l'application des dispositions de la présente loi, on tiendra compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité [dans son application et son interprétation].]

Chapitre III. — Obligations du vendeur

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.

Section I. — Délivrance de la chose [et remise des documents]

Article 19

(Supprimé.)

Sous-section 1. — Obligations du vendeur quant à la date et au lieu de la délivrance

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 les 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

(Incorporés aux articles 41 à 47.)

SOUS-SECTION 2. — OBLIGATIONS DU VENDEUR QUANT À LA CONFORMITÉ DE LA CHOSE

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.

SECTION II. — [SANCTIONS EN CAS DE CONTRAVENTION AU CONTRAT PAR LE VENDEUR]

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

(Supprimé.)

Article 49

(Supprimé.)

Article 50

(Devenu l'article 23.)

Article 51

(Supprimé.)

SECTION III. — TRANSFERT DE LA PROPRIÉTÉ

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.)

Chapitre IV. — Obligations de l'acheteur

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.

SECTION I. — PAIEMENT DU PRIX

Article 56 bis

L'acheteur doit prendre les mesures nécessaires au regard du contrat, des lois et règlements en vigueur ou de l'usage, pour permettre le paiement du prix ou faire établir les documents garantissant le paiement, telles qu'une lettre de crédit ou une caution bancaire.

A. — FIXATION DU PRIX

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.

B. — LIEU ET DATE DU PAIEMENT

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 59 bis

1. L'acheteur est tenu de payer le prix lorsque le vendeur, conformément au contrat ou à la présente loi, met à la disposition de l'acheteur soit la chose, soit un document représentatif de la chose. Le vendeur peut faire du paiement une condition de la remise de la chose ou du document.

2. Dans le cas où le contrat implique un transport de la chose, le vendeur peut expédier la chose, en stipulant que celle-ci ou les documents représentatifs seront remis à l'acheteur au lieu de destination contre paiement du prix.

3. L'acheteur n'est pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu la possibilité d'examiner la chose, à moins que les modalités de délivrance ou de paiement dont sont convenues les parties n'excluent cette possibilité.

Article 60

Lorsque la date du 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.

Articles 61 à 64

(Incorporés aux articles 70 à 72 *bis*.)

SECTION II. — PRISE DE LIVRAISON

Article 65

L'obligation de l'acheteur de prendre livraison consiste à accomplir tout acte qu'on peut raisonnablement attendre de lui afin que le vendeur puisse effectuer la délivrance, et également à retirer la chose.

Article 66

(Incorporé aux articles 70 à 72 *bis*.)

SECTION III. — SANCTIONS EN CAS DE CONTRAVENTION AU CONTRAT PAR L'ACHETEUR

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 [se prévaloir des sanctions prévues aux articles 70 à 72 *bis*] ou 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

(Incorporé aux articles 70 à 72 *bis*.)

Article 69

(Supprimé.)

Article 70

1. Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi, le vendeur peut :

a) Exercer les droits prévus aux articles 71 à 72 *bis*; et

b) Obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles 82 et 83 ou aux articles 84 à 87.

2. En aucun cas, l'acheteur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.

Article 71

1. Si l'acheteur ne paie pas le prix, le vendeur est en droit d'exiger de lui l'exécution de son obligation.

2. Si l'acheteur ne prend pas livraison de la chose ou n'exécute pas toute autre obligation prévue par le contrat ou par la présente loi, le vendeur est en droit d'exiger de lui l'exécution de son obligation 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 présente loi.

3. Le vendeur perd le droit d'exiger de l'acheteur l'exécution de ses obligations s'il a agi de manière incompatible avec l'exercice de ce droit en déclarant la résolution du contrat conformément à l'article [72 *bis*].

Article 72

Lorsque le vendeur exige de l'acheteur l'exécution du contrat, il peut fixer à cette fin un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté son obligation à l'expiration du délai supplémentaire ou, si le vendeur n'a fixé aucun délai, à l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable, ou lorsque l'acheteur, 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, le vendeur peut se prévaloir de toute sanction mise à sa disposition par la présente loi.

Article 72 bis

Variante A (texte proposé dans le document A/CN.9/WG.2/WP.19 [1])

[1. Le vendeur peut, en adressant une notification à cet effet à l'acheteur, déclarer la résolution du contrat :

a) Lorsque l'inexécution par l'acheteur 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 l'acheteur n'a pas exécuté le contrat à l'expiration du délai supplémentaire fixé par le vendeur conformément à l'article 72.

2. Le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'adresse pas à l'acheteur une notification à cet effet dans un délai raisonnable après qu'il a eu connaissance du défaut d'exécution par l'acheteur ou aurait dû en avoir connaissance ou, lorsque le vendeur a exigé de l'acheteur l'exécution du contrat, après l'expiration du délai mentionné à l'article 72.]

Variante B (texte de la proposition A figurant au paragraphe 59 du rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session [2])

[1. Le vendeur peut, en adressant une notification à cet effet à l'acheteur, déclarer la résolution du contrat :

a) Lorsque l'acheteur n'a pas payé le prix ou de toute autre façon n'a pas exécuté le contrat à l'expiration du délai supplémentaire fixé par le vendeur conformément à l'article 72, ou

b) Lorsque la chose n'a pas encore été remise à l'acheteur, le défaut de paiement du prix par l'acheteur ou l'inexécution de l'une quelconque des autres obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi constitue une contravention essentielle au contrat.

2. Si l'acheteur demande au vendeur de lui faire connaître sa décision conformément au paragraphe 1 du présent article et que le vendeur ne lui répond pas dans un bref délai, dès lors que la chose n'a pas encore été remise à l'acheteur, le vendeur est réputé avoir déclaré la résolution du contrat.

3. Le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'adresse pas à l'acheteur une notification à cet effet avant le paiement du prix ou, lorsque la chose a été remise à l'acheteur, promptement après l'expiration du délai fixé par le vendeur conformément à l'article 72.]

Variante C (texte de la proposition B figurant au paragraphe 59 du rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session [3])

[2. Le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'adresse pas à l'acheteur une notification à cet effet dans un délai raisonnable :

a) Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté ses obligations à la date convenue, dès lors que le vendeur a été informé que le prix a été payé tardivement ou a été requis par l'acheteur de se prononcer pour l'exécution ou pour la résolution du contrat;

b) Lorsque le vendeur a exigé de l'acheteur l'exécution du contrat, après l'expiration du délai prévu par l'article 72;

c) Dans tous les autres cas, dès lors que le vendeur a eu connaissance du défaut d'exécution par l'acheteur ou aurait dû en avoir connaissance. Dans tous les cas, le vendeur est déchu du droit d'exiger la restitution de la chose livrée s'il n'adresse pas à l'acheteur une notification à cet effet dans un délai de six mois [d'un an] à compter de la date de la remise de la chose, à moins que le contrat ne prévoie que le vendeur conserve la propriété de la chose ou dispose d'une sûreté sur cette chose.]

Chapitre V. — Dispositions communes aux obligations du vendeur et de l'acheteur

Section I. — Contravention anticipée

Article 73 [4]

[1. Une partie peut différer l'exécution de ses obligations lorsque, postérieurement au contrat, une grave détérioration de la situation économique de l'autre par-

[1] Voir plus loin dans le présent volume, section 5.

[2] Voir plus haut dans le présent volume, section 1.

[3] *Ibid.*

[4] Quatre Etats membres se sont réservés le droit de proposer des modifications de ce texte à une session ultérieure (rapport sur la cinquième session, par. 104).

tie ou la manière dont l'autre partie s'apprête à exécuter ou exécute le contrat donne de justes raisons de penser que cette autre partie n'exécutera pas une partie essentielle de ses obligations.

2. Si le vendeur a déjà expédié la chose lorsque apparaissent les raisons prévues au paragraphe 1, il peut s'opposer à ce que la chose soit remise à l'acheteur, même si celui-ci détient déjà un document lui permettant de l'obtenir. Le présent paragraphe ne concerne que les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur sur la chose.

3. La partie qui diffère l'exécution, avant ou après l'expédition de la chose, adressera dans un bref délai une notification à cet effet à l'autre partie, et elle procédera à l'exécution si l'autre partie donne des assurances suffisantes de la bonne exécution de son obligation. Si, dans un délai raisonnable à compter de la notification, l'autre partie ne donne pas de semblables assurances, la partie qui a différé l'exécution peut déclarer la résolution du contrat.]

Article [*74*] *(ancien article 75)*

1. Lorsque, dans les contrats à livraisons successives, l'inexécution par l'une des parties d'une obligation relative à une livraison donne à l'autre partie de justes sujets de craindre une contravention essentielle eu égard à des obligations futures, elle peut, dans un délai raisonnable, déclarer la résolution du contrat pour l'avenir.

2. L'acheteur qui déclare la résolution du contrat pour les livraisons futures peut en outre, en même temps, déclarer la résolution du contrat pour les livraisons déjà reçues si, en raison de leur connexité, ces livraisons ne peuvent être utilisées aux fins envisagées par les parties lors de la conclusion du contrat.

Article [*75*] *(ancien article 76)*

Lorsque avant la date de l'exécution il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat, l'autre partie peut déclarer la résolution de celui-ci.

SECTION II. — EXONÉRATION

Article [*76*] *(ancien article 74)*

Variante A (texte provisoirement adopté par le Groupe de rédaction V)

[1. Lorsqu'une partie n'a pas exécuté une de ses obligations conformément au contrat et à la présente loi, elle n'est pas responsable des dommages découlant de cette inexécution si elle prouve que, par suite de circonstances qui se sont produites sans qu'il y ait de sa faute, l'exécution de cette obligation est devenue impossible ou a été si radicalement transformée qu'elle deviendrait l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat. A cette fin, la partie qui n'a pas exécuté sera réputée en défaut à moins de prouver qu'elle n'aurait pu raisonnablement prendre en considération, éviter ou surmonter lesdites circonstances.

2. Lorsque l'inexécution par le vendeur est due à l'inexécution par un sous-traitant, le vendeur ne sera relevé de sa responsabilité que s'il est exonéré en vertu des dispositions du paragraphe précédent et que le sous-traitant serait lui aussi exonéré si les dispositions dudit paragraphe lui étaient appliquées.

3. Lorsque les circonstances visées au paragraphe 1 du présent article ne doivent produire qu'une inexécution temporaire, l'exonération prévue par le présent article cessera de produire ses effets à l'égard de la partie qui n'a pas exécuté lorsque l'impossibilité aura disparu, à moins que l'exécution requise ne se trouve alors si radicalement transformée qu'elle ne devienne l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat.

4. La partie qui n'a pas exécuté notifiera à l'autre partie l'existence des circonstances qui entravent l'exécution au sens des dispositions des paragraphes précédents et dans quelle mesure elles l'entravent. Si elle ne le fait pas dans un délai raisonnable après avoir eu connaissance ou après qu'elle aurait dû avoir connaissance de l'existence desdites circonstances, elle sera responsable des dommages résultant de cette omission.]

Variante B (texte de la variante proposée au paragraphe 114 du rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session [5])

[1. Lorsqu'une partie n'a pas exécuté une de ses obligations [conformément au contrat et à la présente loi], elle n'est pas responsable [des dommages découlant] de cette inexécution si elle prouve que celle-ci est due à un empêchement [qui s'est produit sans qu'il y ait faute de sa part et qui est] tel qu'il ne puisse raisonnablement avoir pu être pris en considération au moment de la conclusion du contrat, ni être évité ou surmonté par la suite.

2. Si les circonstances sont telles qu'elles ne doivent produire qu'une inexécution temporaire, l'exonération ne produira ses effets que pour la durée de l'ajournement de l'exécution. La partie intéressée sera cependant déchargée définitivement de son obligation si, une fois l'empêchement disparu, l'exécution se trouve par suite de l'ajournement si radicalement transformée qu'elle devienne l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat.

3. La partie qui n'a pas exécuté notifiera à l'autre partie l'existence de l'empêchement et ses effets sur sa capacité d'exécuter. Si elle ne le fait pas dans un délai raisonnable après avoir eu connaissance ou après qu'elle aurait dû avoir eu connaissance de l'existence de l'empêchement, elle sera responsable des dommages résultant de cette omission.

4. L'exonération prévue par le présent article en faveur de l'une des parties ne prive pas l'autre partie du droit que lui reconnaît quelque autre disposition de la présente loi de déclarer le contrat résolu ou de réduire le prix, à moins que l'empêchement qui a justifié l'exonération n'ait été causé par l'autre partie [ou par quelque autre personne dont elle est responsable.]

Article 77

(Supprimé.)

SECTION III. — EFFETS DE LA RÉSOLUTION

Article 78

[1. Par la résolution du contrat, les deux parties sont libérées de leurs obligations, sous réserve des dommages-intérêts qui peuvent être dus.

[5] Voir plus haut dans le présent volume, section 1.

2. Si une partie a exécuté le contrat totalement ou partiellement, elle peut réclamer la restitution de ce qu'elle a fourni. Si les deux parties sont en droit d'exiger des restitutions, celles-ci doivent s'opérer simultanément.]

Article 79 [6]

1. L'acheteur perd son droit de déclarer la résolution ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement lorsqu'il lui est impossible de restituer la chose dans l'état où il l'a reçue.

2. Cependant, le paragraphe précédent ne s'applique pas :

a) Si la chose ou une partie de la chose a péri ou est détériorée par suite du défaut qui justifie la résolution;

b) Si la chose ou une partie de la chose a péri ou est détériorée en conséquence de l'examen prescrit à l'article 38;

c) Si l'acheteur, avant le moment où il a découvert, ou aurait dû découvrir le défaut de conformité, a vendu une partie de la chose dans le cadre d'une opération commerciale courante ou a consommé ou transformé une partie de la chose conformément à l'usage normal;

d) Si l'impossibilité de restituer la chose ou de la restituer dans l'état où il l'a reçue n'est pas due à son fait ou au fait d'une personne dont il est responsable;

e) Si la détérioration ou la transformation est sans importance.

Article 80

L'acheteur qui a perdu le droit de déclarer la résolution du contrat ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement en vertu de l'article précédent conserve tous les autres droits que lui reconnaît la présente loi.

Article 81

1. Lorsque le vendeur doit restituer le prix, il doit aussi les intérêts de ce prix, au taux fixé par l'article 83, à compter du jour du paiement.

2. L'acheteur doit au vendeur l'équivalent de tout profit ou avantage qu'il a retiré de la chose :

a) Lorsqu'il doit la restituer en tout ou en partie;

b) Lorsqu'il est dans l'impossibilité d'en restituer tout ou partie et que néanmoins il a exercé son droit de déclarer la résolution du contrat ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement.

Section IV. — Règles complémentaires en matière de dommages-intérêts

Article 82 [7]

Les dommages-intérêts pour une contravention au contrat commise par une partie sont égaux à la perte subie et au gain manqué par l'autre partie par suite de la contravention. Ces dommages-intérêts ne peuvent être supérieurs à la perte subie et au gain manqué que la partie en défaut avait prévus ou aurait dû prévoir lors de la conclusion du contrat, en considérant les faits qu'elle connaissait ou aurait dû connaître comme étant des conséquences possibles de la contravention au contrat.

Article 83

Lorsque la contravention au contrat consiste en un retard dans le paiement du prix, le vendeur aura droit en tous cas, sur les sommes non payées, à des intérêts moratoires à un taux égal au taux officiel d'escompte du pays où il a son établissement ou, à défaut d'établissement, sa résidence habituelle, augmenté de 1 p. 100.

Article 84

1. En cas de résolution du contrat, la partie qui demande des dommages-intérêts peut invoquer les dispositions de l'article 82 ou, lorsque la chose a un prix courant, obtenir la différence entre le prix prévu au contrat et le prix courant au jour où le contrat est résolu.

2. Pour le calcul des dommages-intérêts prévus au paragraphe 1 du présent article, le prix courant à prendre en considération est celui du lieu où la délivrance de la chose doit être effectuée ou, s'il n'y a pas un tel prix courant, le prix en un autre lieu qui peut être un prix de remplacement raisonnable, eu égard aux différences dans les frais de transport de la chose.

Article 85

Si le contrat est résolu et si, d'une manière raisonnable et dans un délai raisonnable après la résolution, l'acheteur a procédé à un achat de remplacement ou le vendeur à une vente compensatoire, ils peuvent, au lieu de demander des dommages-intérêts en vertu des articles 82 ou 84, obtenir la différence entre le prix du contrat et le prix de l'achat de remplacement ou de la vente compensatoire.

Article 86

(Supprimé.)

Article 87

(Supprimé.)

Article 88

La partie qui invoque la contravention au contrat est tenue de prendre des mesures raisonnables eu égard aux circonstances afin de diminuer la perte subie y compris par le manque à gagner du fait de la contravention. Si elle néglige de le faire, l'autre partie peut demander une réduction des dommages-intérêts égale à la partie de la perte qui aurait dû être évitée.

Article 89

En cas de dol ou de fraude, les dommages-intérêts seront déterminés par les règles applicables aux contrats de vente non régis par la présente loi.

Article 90

(Supprimé.)

[6] Un Etat membre a réservé sa position sur l'alinéa *d* du paragraphe 2 de cet article jusqu'à l'adoption définitive des dispositions relatives au transfert des risques (rapport sur la cinquième session, par. 148; voir plus haut, section 5). Un autre représentant a proposé que, lors de la deuxième lecture du texte, le Groupe de travail transfère cet article au chapitre III et en remanie la forme comme il est proposé au paragraphe 151 du rapport.

[7] Deux membres du Groupe de travail se sont réservés le droit de revenir sur cet article à un stade ultérieur (rapport sur la cinquième session, par. 164; voir plus haut, section 1).

SECTION V. — GARDE DE LA CHOSE

Article 91

Lorsque l'acheteur tarde à prendre livraison de la chose ou à payer le prix, le vendeur est tenu de prendre les mesures raisonnables pour assurer la conservation de la chose; il a le droit de retenir celle-ci jusqu'à ce qu'il ait été indemnisé par l'acheteur de ses dépenses raisonnables.

Article 92

1. Lorsque la chose a été reçue par l'acheteur et que celui-ci entend la refuser, il doit prendre les mesures raisonnables pour assurer sa conservation; il a le droit de retenir celle-ci jusqu'à ce qu'il ait été indemnisé par le vendeur de ses dépenses raisonnables.

2. Lorsque la chose expédiée à l'acheteur a été mise à sa disposition au lieu de destination et que l'acheteur entend la refuser, il doit en prendre possession pour le compte du vendeur pourvu que cela puisse être fait sans paiement du prix et sans inconvénients ou frais déraisonnables. Cette disposition n'est pas applicable lorsque le vendeur est présent au lieu de destination, ou lorsqu'il existe en ce lieu une personne ayant qualité pour prendre la chose en charge pour son compte.

Article 93

La partie qui doit prendre des mesures pour assurer la conservation de la chose peut la déposer dans les magasins d'un tiers aux frais de l'autre partie, pourvu que les frais qui doivent en résulter ne soient pas déraisonnables.

Article 94

1. La partie qui, dans les cas prévus aux articles 91 et 92, doit prendre des mesures pour assurer la conservation de la chose peut la vendre par tous moyens appropriés, si l'autre partie a retardé déraisonnablement l'acceptation ou la reprise de la chose ou le paiement des frais de conservation, pourvu qu'elle lui ait donné un avis de son intention de vendre.

2. La partie qui vend la chose peut retenir du produit de la vente un montant égal aux frais raisonnables de conservation et de vente de la chose, et elle doit transmettre le surplus à l'autre.

Article 95

Lorsque, dans les cas prévus aux articles 91 et 92, la chose est sujette à une perte ou à une détérioration rapide ou lorsque sa garde entraînerait des frais déraisonnables, la partie à qui incombe la conservation est tenue de faire vendre la chose comme il est prévu à l'article précédent.

Chapitre VI. — Transfert des risques

Article 96

Lorsque les risques sont transférés à l'acheteur, celui-ci est tenu de payer le prix nonobstant la perte ou la détérioration de la chose, à moins que ces événements ne soient dus au fait du vendeur [ou d'une personne dont il est responsable].

Article 97

1. Dans le cas où le contrat implique un transport de la chose, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la remise de la chose au transporteur pour transmission à l'acheteur.

2. Le paragraphe 1 s'applique également lorsque, au moment de la conclusion du contrat, la chose est déjà en cours de voyage. Toutefois, si le vendeur savait ou aurait dû savoir, à ce moment-là, que la chose avait péri ou avait été détériorée, les risques de la perte ou de la détérioration continuent à lui incomber, à moins qu'il n'ait informé l'acheteur de ce fait.

Article 98

1. Dans les cas non visés par l'article 97, les risques sont transférés à l'acheteur à compter du moment où la chose est mise à sa disposition et où il la retire.

2. Lorsque la chose a été mise à la disposition de l'acheteur mais que celui-ci ne l'a pas retirée ou qu'il l'a retirée tardivement et que ce fait constitue une contravention au contrat, les risques sont transférés à l'acheteur à partir du dernier moment où celui-ci aurait pu, en retirant la chose, éviter de commettre une contravention au contrat. [Toutefois, lorsque le contrat se rapporte à la vente de choses non encore individualisées, la chose ne sera réputée avoir été mise à la disposition de l'acheteur que lorsqu'elle aura été manifestement individualisée aux fins du contrat et que l'acheteur aura été informé de cette individualisation.]

[*Article 98* bis]

[1. Lorsque la chose n'est pas conforme au contrat et que ce défaut de conformité constitue une contravention essentielle, les risques ne passent pas à l'acheteur tant que celui-ci a le droit de déclarer la résolution du contrat.

2. Lorsque la contravention essentielle au contrat ne consiste pas en un défaut de conformité de la chose, les risques ne passent pas à l'acheteur pour ce qui est de la perte ou de la détérioration résultant de cette contravention.]

Article 99

(Supprimé.)

Article 100

(Supprimé.)

Article 101

(Supprimé.)

3. — Texte des observations et propositions de représentants des gouvernements relatives aux articles 56 à 70 (A/CN.9/87, annexe II) *

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
I. — Articles 56 à 60 : observations du représentant de l'Union soviétique	61
II. — Articles 56 à 60 : observations et propositions du représentant du Ghana	61
III. — Articles 56 à 60 : observations et propositions du représentant du Mexique	63
IV. — Articles 56 à 60 : observations et propositions des représentants du Royaume-Uni	64
V. — Articles 61 à 64 : observations et propositions des représentants de l'Autriche et du Royaume-Uni	64
VI. — Articles 65 à 68 : proposition du représentant du Japon relative à l'article 68	65
VII. — Articles 65 à 68 : observations du représentant de la Hongrie sur la proposition du représentant du Japon relative à l'article 68	65
VIII. — Articles 69 et 70 : observations et propositions du représentant de la France	65

I. — Articles 56 à 60 de la LUVI : observations du représentant de l'Union soviétique

Article 56

Cet article ne donne lieu à aucune objection.

Article 57

Il serait préférable de supprimer cet article. A notre avis, la loi uniforme ne devrait pas prévoir, même indirectement et pour la restreindre, la possibilité de conclure un contrat de vente sans que le montant du prix ne soit déterminé ou ne puisse être déterminé d'après le contrat.

Selon la législation et la pratique de nombreux pays, le prix est un élément indispensable ou essentiel du contrat de vente, et, si aucun prix n'est stipulé, le contrat est nul. Il convient d'ailleurs de rappeler qu'aux termes de l'article 8, la loi uniforme ne concerne pas la formation du contrat ni sa validité.

Outre que la disposition est critiquable quant au fond, dans la mesure où elle prévoit que l'acheteur est tenu de payer le "prix habituellement pratiqué par le vendeur" à défaut de prix fixé d'un commun accord par les parties, directement ou par référence, elle paraît inacceptable pour des raisons pratiques évidentes. Comment peut-on, en effet, établir avec certitude le prix "pratiqué" par le vendeur ? Quel genre de preuve peut-on considérer comme suffisante ou péremptoire? Il se peut que dans d'autres contrats, les conditions diffèrent sur de nombreux points de celles qui sont prévues par le contrat passé avec l'acheteur considéré, ce qui, à des degrés divers, a une incidence sur la question du prix. Il est évident qu'il n'est pas toujours possible de trouver des contrats exactement identiques, en particulier lorsqu'il s'agit de la fourniture de machines et de matériel. Dans la pratique commerciale, le prix dépend souvent de toutes sortes de facteurs, et notamment du volume global des transactions entre les parties, de leurs relations d'affaires et des arrangements passés entre elles à propos d'autres transactions échelonnées sur de longues périodes. Il n'est pas rare que le vendeur accorde une prime ou une remise à l'acheteur, soit au moment de la conclusion du contrat, soit plus tard — ce qui peut ne ressortir en aucune manière du contrat lui-même. Il convient de noter également que, de façon générale, la disposition en question traite non pas des obligations de l'acheteur, mais de la fixation du prix.

Article 58

Il serait souhaitable de remplacer les mots "en cas de doute" par "sauf volonté contraire des parties".

Article 59

Cet article ne donne lieu à aucune objection.

Article 60

De façon générale, il serait souhaitable que le Groupe de travail examine, à sa prochaine session, la possibilité de formuler des dispositions relatives à la date de paiement s'inspirant des recommandations qu'il a faites concernant la date de délivrance, à sa troisième session, qui a eu lieu à Genève, du 17 au 28 janvier 1972 (A/CN.9/62/Add.1, par. 22).

Quoi qu'il advienne, il semble qu'il y aurait intérêt à simplifier le texte actuel de l'article 60 de la LUVI en supprimant les mots "sans qu'il soit besoin d'aucune formalité" (comme le Groupe de travail l'a fait, à sa dernière session, lorsqu'il a réexaminé l'article 20 de la LUVI — A/CN.9/62/Add.1, par. 22). La formule actuelle manque de clarté. La question se pose immédiatement de savoir de quel genre de "formalité" il s'agit : s'agit-il, par exemple, d'une sommation de payer ou de la forme du paiement ? S'agit-il de formalité que le vendeur, ou bien l'acheteur, doit accomplir ?

II. — Articles 56 à 60 de la LUVI : observations et propositions du représentant du Ghana

Article 56

Cet article ne semble appeler aucune observation.

Article 57

Il semble que, dans le premier membre de phrase, cet article règle implicitement certains des cas où le prix n'est pas expressément fixé : le contrat peut déterminer le prix simplement par référence.

Le second membre de phrase répond à la question suivante : "Que se passe-t-il si le contrat ne prévoit aucun moyen de déterminer le prix ?" (Une question subsidiaire se pose, à laquelle le premier membre de

* Précédemment distribué sous la cote A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1 (16 novembre 1972).

phrase ne permet pas de répondre, qui est de savoir si, lorsque le contrat ne contient pas une référence expresse permettant de déterminer le prix, cette référence peut être déduite implicitement. Nous examinerons ce point plus loin.)

La délégation ghanéenne a été vivement impressionnée par la rigueur des arguments invoqués par le représentant de l'URSS contre une disposition qui permet de déterminer le prix d'une manière aussi aléatoire que le fait actuellement l'article 57. En droit interne, les notions de "prix du marché" ou de "prix raisonnable" — qui ne coïncident pas toujours — peuvent permettre de réduire la marge d'incertitude. Dans le domaine des transactions internationales, une notion de ce genre risque d'être inapplicable, sauf dans le cas relativement rare des produits dont le prix est fixé par les opérations des bourses en marchandises.

La délégation ghanéenne estime que la formule "le prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat" ne fournit pas un critère suffisamment précis pour pouvoir être substituée à la notion de "prix du marché" ou de "prix raisonnable" des droits nationaux. Les raisons invoquées par le représentant de l'URSS au troisième alinéa de ses observations relatives à l'article 57 suffisent à montrer combien ce critère est peu satisfaisant.

De même, d'un point de vue purement théorique, le texte risque de soulever des difficultés pour les juristes et les conseillers juridiques qui, pour des raisons doctrinales, ne peuvent pas considérer qu'un contrat de vente est "conclu" lorsque le prix n'est pas déterminé et ne peut pas être déterminé par référence à une quelconque des dispositions du contrat.

Pour toutes ces raisons, la délégation ghanéenne estime que le texte actuel de l'article 57 n'est pas satisfaisant. Une autre question se pose : faut-il supprimer purement et simplement l'article 57 ou la LUVI doit-elle prévoir l'éventualité qu'envisage cette disposition ?

La délégation ghanéenne est d'avis que la suppression de l'article 57 créerait une situation fâcheuse. Les hommes d'affaires ne sauraient pas à quoi s'en tenir quant au sort d'un contrat de vente qui aurait été conclu pour ce qui est de tous les éléments importants sauf le prix. Comme on peut s'attendre que le cas se produise, et pas seulement au cours des négociations alors qu'aucune disposition ne lie encore les parties, il paraît indispensable de le prévoir expressément. La délégation ghanéenne ne pense donc pas qu'il faille supprimer purement et simplement l'article 57. Elle estime qu'il faut modifier cet article de manière à résoudre le problème signalé par le représentant de l'URSS.

Une façon d'y parvenir serait de conserver le premier membre de phrase de l'article 57 (qui serait légèrement modifié comme nous le verrons plus loin) et d'indiquer clairement que l'accord ne créera aucune obligation à la charge de l'une ou l'autre des parties tant qu'elles ne seront pas convenues d'un prix.

Si cette règle peut sembler par trop catégorique, elle a du moins le mérite de dissiper toute incertitude dans un domaine où la certitude est de la plus haute importance. On pourrait sans doute atténuer sa rigueur apparente en permettant de déterminer le prix par déduction raisonnable à partir des autres dispositions pertinentes du contrat. Pour ne laisser aucune place au doute, il faudrait prévoir expressément la possibilité de procéder ainsi par voie de déduction à partir d'autres dispositions du contrat. Ces considérations conduiraient à modifier l'article 57 de la façon suivante :

> "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 tacite."

La réserve finale ménage le cas où les parties traitent dans des circonstances où il est raisonnable de penser que, soit parce qu'elles ont passé un contrat portant sur des marchandises cotées sur un marché, soit parce qu'elles sont convenues d'ajourner les négociations sur la seule question du prix, il est de leur intérêt mutuel que l'exécution des autres dispositions du contrat qui ont fait l'objet d'un accord soit exigible.

Article 58

Dans cet article, la délégation ghanéenne préfère la formule "sauf volonté contraire des parties" à l'expression "en cas de doute". Il lui paraît préférable d'établir une présomption, sauf preuve contraire, que le prix se rapporte à la chose vendue proprement dite (c'est-à-dire à l'exclusion de l'emballage, etc.), et de laisser les parties libres de modifier cette disposition si elles le désirent, plutôt que de ne poser cette règle qu' "en cas de doute", cas que la loi ne définit pas et qui, de toute façon, pourrait être difficile à déterminer.

Article 59

Paragraphe 1. — Pour des raisons économiques, le Ghana, et probablement un grand nombre d'autres pays en voie de développement, pourront difficilement s'engager sans réserve à appliquer la règle qu'énonce ce paragraphe.

En raison des inévitables dispositions de contrôle des changes, il sera normalement difficile pour un acheteur de ces pays, sinon tout à fait impossible, de prendre l'engagement inconditionnel qu'implique le paragraphe 1 de payer le vendeur à son établissement si cette disposition est prise à la lettre. Et inversement, lorsque la législation nationale sur le contrôle des changes le permet, le vendeur d'un pays dont la monnaie est inconvertible peut préférer être payé par l'acheteur d'un pays dont la monnaie est convertible, dans le pays de ce dernier ou à son établissement habituel, et il peut vouloir insérer dans le contrat une disposition en ce sens. Il ne faudrait pas que la présence de cette disposition dans le contrat oblige implicitement le vendeur à livrer la chose dans le pays de l'acheteur.

Pour toutes ces raisons, la délégation ghanéenne préférerait que l'on rende la règle facultative en la faisant précéder des mots : "Sauf volonté contraire des parties."

Paragraphe 2. — Ce paragraphe ne soulève aucune difficulté pour la délégation ghanéenne.

Article 60

La délégation ghanéenne pense, comme le représentant de l'URSS, qu'il serait préférable de supprimer les mots "sans qu'il soit besoin d'aucune formalité".

Comme l'a fait remarquer le représentant de l'URSS, il semble souhaitable également d'essayer de rapprocher autant que possible les règles relatives à la date du paiement des principes dont s'inspirent les dernières recommandations faites par le Groupe de travail en ce qui concerne la date de la délivrance.

III. — Articles 56 à 60 de la LUVI : observations et propositions du représentant du Mexique

CHAPITRE IV. — OBLIGATIONS DE L'ACHETEUR

Article 56

(Sans changement.)

SECTION I. — PAIEMENT DU PRIX

A. — *Fixation du prix*

Article 57

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

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

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.

2. 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

. . .

Adjonction d'un nouveau paragraphe 3

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

OBSERVATIONS

1. Ces articles définissent les obligations de l'acheteur, en particulier en ce qui concerne le prix ainsi que le lieu et la date auxquels il doit être payé.

2. Nous ne proposons aucun changement au premier de ces articles, à savoir l'article 56, puisqu'il se borne à établir les deux obligations fondamentales de l'acheteur et correspond, dans la structure de la LUVI, à l'article 18 qui fixe les obligations du vendeur.

3. Quant à l'article 57, qui énonce les règles applicables à la fixation du prix, nous estimons qu'il devrait également préciser en quoi consiste le paiement du prix et quelles sont les règles appliquées lorsque le contrat ne fixe aucun prix.

4. Pour ce qui est du paiement du prix, nous pensons qu'il faudrait stipuler qu'il consiste dans la délivrance des sommes ou documents prévus dans le contrat. Nous considérons qu'il faudrait poser ces principes afin de prévoir expressément tant les cas de paiement direct au vendeur — cas exceptionnels dans les ventes internationales — que les cas de paiement effectué par l'intermédiaire d'une banque et, le cas échéant, au moyen de documents.

5. Les règles à appliquer lorsque le contrat ne fixe pas de prix devraient non seulement tenir compte du prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat mais également des situations dans lesquelles il n'est pas possible de déterminer ce prix par voie de référence ou le vendeur n'a pas pour habitude de stipuler le prix, auquel cas nous pensons qu'il y a lieu d'appliquer le prix pratiqué sur le marché, lors de la conclusion du contrat également.

6. En ce qui concerne l'article 58, nous pensons que deux éventualités peuvent se présenter. Il se peut tout d'abord que le terme employé dans le contrat pour désigner la monnaie du paiement s'applique indifféremment à l'une ou à l'autre des monnaies des pays concernés par le contrat, c'est-à-dire que la monnaie soit désignée par le même terme dans plusieurs pays (dollars, francs, pesos, etc.). Dans ce cas, nous pensons qu'il y a lieu de retenir la monnaie du pays du vendeur. La deuxième éventualité est celle qui est actuellement prévue dans la LUVI, à savoir que le prix doive être fixé en fonction du poids de la chose.

7. En ce qui concerne les problèmes relatifs au lieu et à la date du paiement, nous estimons qu'il faudrait ajouter une nouvelle disposition à l'article 59 pour résoudre les problèmes qui se posent lorsque le pays de l'acheteur applique un contrôle des changes. Il conviendrait que la LUVI établisse une règle simple, à savoir que l'acheteur a l'obligation d'accomplir toutes les formalités prévues par la législation de son pays et nécessaires pour que le vendeur reçoive le prix convenu dans le contrat.

Cette règle est importante, car l'impossibilité de sortir de l'argent du pays de l'acheteur conférerait au vendeur le droit soit de considérer le contrat comme résolu de plein droit, soit de retarder ou de modifier l'expédition, soit même de réclamer des dommages-intérêts.

8. Enfin, nous ne proposons aucun changement à l'article 60, mais nous aimerions faire observer que cette disposition pourrait en fait être omise, étant donné qu'elle n'établit aucune règle spéciale qui ne soit prévue dans d'autres articles de la LUVI. La stipulation contractuelle ou, à défaut, les usages auxquels se réfère l'article 60 sont prévus à l'article premier et à l'article 9 de la LUVI.

En outre, il ne semble pas indiqué de se référer expressément à l'application des usages dans cet article ou dans d'autres dispositions de la LUVI nonobstant la règle générale fixée à l'article 9, car ces références pourraient être interprétées comme limitant la portée de l'article 9 ou parce que l'on pourrait en conclure, lorsque la LUVI ne mentionne pas expressément les usages, qu'il n'y a pas lieu de les appliquer.

IV. — Articles 56 à 60 de la LUVI : observations et propositions des représentants du Royaume-Uni

1. Les articles 56 à 60 inclus traitent de certaines obligations de l'acheteur, en particulier du paiement du prix.

2. Article 56 : pas d'observations.

3. Article 57 : cette disposition permet de fixer le prix lorsqu'il n'a pas été déterminé par le contrat. On a fait valoir que si aucun prix n'est stipulé, il n'y a pas de contrat. Mais l'article est expressément limité aux cas où le contrat est conclu. Il est en fait peu problable qu'un contrat de vente internationale soit conclu sans que le prix soit fixé; cela peut pourtant se produire dans des cas exceptionnels et l'article doit être maintenu. (On a donné l'exemple de certains éditeurs qui distribuent des catalogues et dont les formules de commande ne reproduisent pas les prix.)

4. Eu égard à l'article 9, le "prix habituellement pratiqué par le vendeur lors de la conclusion du contrat" serait sans doute déterminé en premier lieu d'après les habitudes qui se sont établies entre les parties et, si cela ne permettait pas de déterminer le prix, le prix serait celui qui est habituellement pratiqué par le vendeur à l'égard de tiers. Au cas où il y aurait conflit entre ces deux prix — le prix payé par l'acheteur lors de transactions précédentes et le prix pratiqué par le vendeur à l'égard de tiers au moment du contrat —, à mon avis, c'est le premier prix qui serait applicable. Il semble que ce serait compliquer inutilement l'article que d'apporter expressément cette précision.

5. Article 58 : pas d'observations.

6. Article 59 : cet article adopte la règle selon laquelle les dettes sont portables. Cette disposition, conforme à la loi anglaise, est appuyée par le Royaume-Uni.

7. Article 60 : on peut faire valoir que cet article est inutile puisqu'il y a obligation de payer le prix. En outre, certains systèmes juridiques exigent une mise en demeure pour constater le retard dans le paiement du prix, lorsque la date du paiement n'a pas été fixée par les parties. L'article place sur le même plan une date résultant des usages et une date fixée par les parties. On pourrait supprimer les mots "sans qu'il soit besoin d'aucune formalité".

V. — Articles 61 à 64 de la LUVI : observations et propositions des représentants de l'Autriche et du Royaume-Uni

Observations générales

1. Les représentants de l'Autriche et du Royaume-Uni estiment l'un et l'autre que ce groupe d'articles ne soulève pas d'objections fondamentales. Toutefois, les articles 61 à 64 devront être harmonisés avec les articles 24 et suivants, auxquels le Groupe de travail n'a pas encore donné une forme définitive.

Article 61

2. Les représentants de l'Autriche et du Royaume-Uni n'ont pas d'observations à présenter sur le paragraphe 1 de cet article.

3. M. Loewe (Autriche) fait remarquer que le travail d'harmonisation mentionné ci-dessus exigera peut-être la suppression du paragraphe 2 de l'article 61, ainsi que le remplacement de la résolution de plein droit (paragraphe 1 de l'article 62) par un autre système. Personnellement, il regrette la disparition du système de la résolution de plein droit, et le texte de remplacement proposé par le Groupe de rédaction au cours de la session tenue à Genève en janvier 1972 lui paraît peu séduisant et compliqué.

4. M. Guest (Royaume-Uni) signale que, comme il est très difficile en pratique de savoir si "une vente compensatoire est conforme aux usages et raisonnablement possible", il ne sera pas facile de décider si le vendeur a le droit de poursuivre l'acheteur en recouvrement du prix ou seulement de demander des dommages-intérêts. En règle générale, aux termes de la *Sale of Goods Act* de 1893 (Royaume-Uni), le vendeur ne peut engager une action en recouvrement du prix que : i) lorsque la propriété de la marchandise est passée à l'acheteur, ou ii) lorsque le prix est payable à une date certaine, quel que soit le moment de la livraison. On trouvera en annexe A au présent rapport des dispositions pertinentes de cette loi de 1893. Peut-être le Groupe de travail jugera-t-il également utile d'examiner l'article 2, section 2-709, du *Uniform Commercial Code* (États-Unis d'Amérique), qui est joint en annexe B.

Article 62

5. Les observations de M. Loewe sur le paragraphe 1 de l'article 62 figurent au paragraphe 3. M. Guest pense lui aussi qu'il sera nécessaire de remplacer la résolution de plein droit par un autre système.

6. Les représentants de l'Autriche et du Royaume-Uni n'ont pas d'observations à faire sur le paragraphe 2 de l'article.

Article 63

7. Les représentants de l'Autriche et du Royaume-Uni considèrent l'un et l'autre que cet article est probablement utile.

Article 64

8. Les représentants de l'Autriche et du Royaume-Uni estiment que l'article 64 devrait être maintenu : cette disposition correspond au paragraphe 3 de l'article 24 du projet établi par le Groupe de travail.

ANNEXE A

***Sale of Goods Act* 1893**

"s.27. L'acheteur est tenu d'accepter et de payer [la chose] conformément aux termes du contrat de vente.

"s.49. 1) Lorsqu'aux termes d'un contrat de vente la propriété de la chose est passée à l'acheteur et que celui-ci néglige ou refuse indûment de payer la chose conformément aux termes du contrat, le vendeur peut engager contre lui une action en recouvrement du prix de la chose.

"2) Lorsqu'aux termes d'un contrat de vente le prix est payable à une date certaine, quel que soit le moment de la livraison, et que l'acheteur néglige ou refuse indûment de payer ce prix, le vendeur peut engager une action en recouvrement du prix, même si la propriété de la chose n'a pas

été transférée et si la chose n'a pas été affectée à l'exécution du contrat . . ."

NOTE

Selon le droit anglais, le vendeur peut également exiger le paiement du prix en cas de perte de la chose, lorsque cette perte se produit après que les risques de perte ont été transférés à à l'acheteur.

Si le contrat prévoit simplement le paiement du prix contre remise des documents d'expédition et que l'acheteur refuse de recevoir ces documents, le vendeur ne peut pas exiger le paiement du prix, car la propriété de la chose n'est pas transférée tant que les documents ne l'ont pas été et le prix n'est pas payable à une date certaine quel que soit le moment de la livraison [Stein, Forbes and Co. v. County Tailoring Co. (1917) 86 L. J. Q. B. 448 (c.a.f.); voir également Colley v. Overseas Exporters (1921) 3 K. B. 302 (f.o.b.) — l'acheteur néglige de désigner nommément le navire — irrecevabilité de l'action en recouvrement du prix].

Lorsque le vendeur ne peut engager d'action en recouvrement du prix, il peut néanmoins demander des dommages-intérêts pour défaut d'acceptation de la chose en vertu de l'article 50 de la loi de 1894.

ANNEXE B

Uniform Commercial Code, article 2

"Article 2-709 : action en recouvrement du prix

"1) Lorsque l'acheteur ne paie pas le prix à l'échéance, le vendeur peut réclamer, outre tous dommages et intérêts résultant de ce défaut de paiement conformément à l'article suivant, le prix :

"*a*) De la chose acceptée, ou de la chose conforme qui a été perdue ou endommagée dans un délai commercialement raisonnable après que les risques de perte ont été transférés à l'acheteur; et

"*b*) De la marchandise affectée à l'exécution du contrat, si le vendeur ne peut après des efforts raisonnables les revendre à un prix raisonnable ou si les circonstances semblent raisonnablement indiquer que ces efforts seront vains.

"2) Lorsque le vendeur engage une action en recouvrement du prix, il doit conserver à l'intention de l'acheteur toute marchandise affectée à l'exécution du contrat et qui demeure en sa puissance, à moins que la revente ne risque de devenir impossible, auquel cas il peut revendre la chose à tout moment avant le prononcé du jugement. Le produit net de ladite revente doit être porté au crédit de l'acheteur, et le paiement auquel celui-ci est tenu en vertu du jugement lui donne droit à toute partie non revendue de la chose.

"3. Après que l'acheteur a refusé de façon injustifiée l'acceptation de la chose ou, ayant accepté, s'est rétracté indûment ou n'a pas effectué un paiement à l'échéance ou a dénoncé le contrat (art. 2-610), le vendeur, bien que n'ayant pas droit au paiement du prix en vertu du présent article, recevra néanmoins des dommages-intérêts pour défaut d'acceptation de la chose conformément à l'article précédent."

VI. — Articles 65 à 68 de la LUVI : proposition du représentant du Japon relative à l'article 68

Sans attendre la fin de notre examen des articles 65 à 68 de la LUVI, nos experts et moi-même suggérons de remplacer, dans la version anglaise du paragraphe 1 de l'article 68, le mot "*accept*" par le mot "*take*". [Sans objet en français.]

VII. — Articles 65 à 68 de la LUVI : observations du représentant de la Hongrie sur la proposition du représentant du Japon relative à l'article 68

Nous reconnaissons l'intérêt de votre proposition et nous sommes d'accord pour remplacer, dans la version anglaise du paragraphe 1 de l'article 68, le mot "*accept*" par le mot "*take*". [Sans objet en français.]

VIII. — Articles 69 et 70 de la LUVI : observations et propositions du représentant de la France

Les articles 69 et 70, qui constituent la section III du chapitre IV de la LUVI, intitulée "Autres obligations de l'acheteur", n'ont soulevé que très peu d'observations (voir principalement le document A/CN.9/31, paragraphes 130 et 131).

1) *Article 69*

Le Japon a fait observer que 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, par exemple dans les contrats prévoyant une lettre de crédit, sans en spécifier la teneur exacte, la date d'ouverture du crédit ou la somme considérée.

Cette observation peut être accueillie, mais on peut se demander si de telles dispositions, plus qu'implicites dans le texte actuel, n'alourdiraient pas ce dernier sans grand avantage par rapport aux autres manières de préparer ou de garantir le paiement du prix : acceptation d'une lettre de change et dation d'une caution bancaire.

2) *Article 70*

L'Autriche a exprimé l'opinion qu'il était difficile de comprendre pourquoi le vendeur ne pouvait déclarer la résolution du contrat que s'il le faisait dans un bref délai, et qu'il était dans l'intérêt de l'acheteur que, pour ce faire, le vendeur disposât d'un certain laps de temps.

Il apparaît au Rapporteur que cet article présente exactement la même structure que l'article 55 qui contient des dispositions identiques pour les autres obligations du vendeur. L'article 70 devra donc logiquement recevoir la même rédaction que l'article 55. Or la révision de ce dernier article n'a pu être examinée par le Groupe de travail lors de sa dernière session (voir document A/C.9/62, par. 15 et annexe I, par. 36), qui a demandé au représentant du Japon de présenter, avec ceux d'autres pays, dont l'Autriche, une étude sur cet article jointe à celle des articles 50 et 51.

4. — Texte des observations et propositions de représentants des gouvernements relatives aux articles 71 à 101 (A/CN.9/87, annexe III)*

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
I. — Article 74 : observations et propositions du représentant du Royaume-Uni accompagnées d'observations du représentant du Ghana	66
II. — Articles 75 à 77 : commentaires et propositions du représentant des Etats-Unis d'Amérique et observations des représentants de la France et de la Hongrie	68
III. — Articles 78 à 81 : observations et propositions du représentant de la France	70
IV. — Articles 82 à 90 : observations et propositions présentées par le représentant du Mexique en collaboration avec le représentant de l'Autriche	71
V. — Articles 91 à 101 : observations et propositions du représentant de l'Autriche préparées en coopération avec le représentant du Mexique	73
VI. — Amendements proposés par la Norvège en vue de la révision des articles 48 à 101 de la LUVI	73
VII. — Observations du représentant de l'Autriche concernant les rapports sur la révision des articles 74 à 101 de la LUVI	77
VIII. — Observations du représentant de la Hongrie au sujet de la révision des articles 82 à 90	77
IX. — Observations du représentant de la Norvège sur les rapports concernant la révision des articles 74 à 101	78
X. — Observations du représentant de la Hongrie sur l'article 74	79

I. — Article 74 de la LUVI : observations et propositions du représentant du Royaume-Uni accompagnées d'observations du représentant du Ghana

1. Cet article présente des difficultés à deux niveaux : celui de la forme et celui du fond. En ce qui concerne la forme, les termes utilisés n'expriment pas toujours clairement l'intention présumée des auteurs; en ce qui concerne le fond, il semble que l'intention des auteurs risque d'entraîner dans certains cas des résultats regrettables. La question du fond pouvant être sujette à controverse, on examinera d'abord celle de la forme, bien que ces deux aspects ne puissent être traités de manière totalement séparée.

Quant à la forme

Paragraphe 1

2. *a*) "Elle n'est pas responsable . . ." Compte tenu du paragraphe 3, il semble que l'on n'entende viser ici que la responsabilité sous forme de dommages-intérêts (ou peut-être, dans certains cas, l'exécution forcée en nature, puisque cet article s'applique également à des situations où l'on justifie l'inexécution sans que l'exécution soit impossible; voir plus bas). Or, dans la terminologie de la LUVI (par exemple, à l'alinéa 2 de l'article 35 et à l'article 36) et plus clairement encore dans celle du nouveau projet (par exemple à l'alinéa 2 de l'article 33 et à l'article 35), l'expression "est tenue" signifie que toute forme de sanction est applicable, y compris la résolution du contrat. Le texte devrait donc être le suivant :

"Elle ne peut être contrainte de l'exécuter ni tenue pour responsable de cette inexécution . . ."

b) ". . . Si elle prouve que celle-ci est due à . . ." L'expression "due à" n'est pas très heureuse. Elle offre en effet à la partie qui n'a pas exécuté une possibilité de justifier son inexécution, et comme l'on ne s'entend pas clairement sur le sens de l'expression "due à", deux difficultés apparaissent : i) avant même que la question vienne devant un tribunal, la partie qui n'aura pas exécuté pourra, en invoquant une succession de motifs étendue à volonté, prétendre que cette inexécution est "due à" un vaste ensemble de facteurs. Dans son commentaire, par exemple, le Pr Tunc envisage la possibilité de voir un vendeur prétendre à l'exonération en raison d'une augmentation imprévue des prix. Dans un tel cas, la non-exécution serait probablement "due à" cette augmentation, en ce sens que l'augmentation des prix est la raison pour laquelle le vendeur n'a pas exécuté son obligation (c'est-à-dire la raison pour laquelle le vendeur a estimé qu'il était désavantageux de s'exécuter). Certes, le vendeur devrait prouver dans ce cas que, "selon l'intention des parties ou celle de personnes raisonnables placées dans une situation identique", il n'était pas obligé de tenir compte de l'augmentation ni de la surmonter malgré tout; mais on laisse néanmoins une place dangereusement large à la controverse. ii) Si le différend est porté devant un tribunal, la juridiction ne peut se fonder sur aucun principe facilement définissable pour déterminer les limites acceptables de la cause et de l'effet. Il en résulterait une incertitude et des divergences entre les juridictions nationales, chose à éviter autant que possible. Mais, puisque la portée étendue de l'expression semble répondre à l'intention du législateur, on traitera du problème de la révision de cette disposition dans la partie consacrée ci-dessous aux questions de fond.

c) "Il faut rechercher les intentions qu'ont normalement des personnes raisonnables de même qualité placées dans une situation identique". Cette formule semble le résultat d'un compromis, et c'est peut-être ce que l'on peut faire de mieux, mais, prise au pied de la lettre, elle engendrera des difficultés; puisqu'un vendeur raisonnable et un acheteur raisonnable peuvent très bien avoir eu des intentions totalement différentes. En fait, on interprétera probablement cette disposition comme demandant au tribunal de décider si l'on pouvait raisonnablement s'attendre que la partie intéressée prenne en

* Les sections I à IX ont été d'abord publiées dans le document A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1, du 27 novembre 1973; la section X a paru le 31 décembre 1973 sous la cote A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.2.

considération les circonstances, etc. Mieux vaudrait dire, par exemple :

"Il faut rechercher les faits que la partie en question aurait raisonnablement dû prendre en considération, éviter ou surmonter."

Paragraphe 2

3. On relève ici trois difficultés : i) ce paragraphe n'énonce pas la règle élémentaire selon laquelle l'obligation n'est que suspendue si le délai n'est pas excessif; ii) on y assimile l'exonération à une suspension de l'obligation, alors que l'alinéa 1 la définit comme une exonération de responsabilité; cette multiplicité de notions semble inutile et risque d'introduire un doute quant à l'intention poursuivie; iii) ne serait-ce que du point de vue de la Common Law, l'expression "la partie en défaut" est trompeuse, car elle semble indiquer que la partie en question est, d'une certaine manière, en tort, alors que le paragraphe 1 suppose qu'elle a prouvé qu'elle ne l'était pas. On pourrait écarter ces difficultés en adoptant le texte suivant :

"Si les circonstances sont telles qu'elles ne doivent produire qu'une inexécution temporaire, la partie en défaut cesse de bénéficier de l'exonération prévue au présent article lorsque l'obstacle à l'exécution disparaît; toutefois, si par suite de l'ajournement de l'exécution, celle-ci se trouve si radicalement transformée qu'elle deviendrait l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat, l'exonération est définitive."

Paragraphe 3

4. Deux possibilités semblent envisagées dans ce paragraphe : i) la partie qui n'a pas exécuté son obligation peut néanmoins vouloir résoudre le contrat pour quelque autre motif; ii) l'autre partie, bien que ne pouvant réclamer de dommages-intérêts (en raison de l'exonération prévue à l'alinéa 1, peut souhaiter résoudre le contrat ou (s'il s'agit de l'acheteur) réduire le prix. Sous réserve du problème de fond (voir plus loin), il n'est pas absurde de réglementer expressément la situation ii, car le type de sanction adopté dans le présent article est étranger, par exemple, aux systèmes de Common Law; mais on voit moins bien pourquoi l'on envisage aussi la situation i. Cela semble illogique et superflu. Il peut, bien sûr, se présenter des circonstances dans lesquelles la partie exonérée en vertu de l'alinéa 1 de l'obligation éventuelle de payer des dommages-intérêts a cependant d'autres motifs légitimes pour chercher à résoudre le contrat (ainsi, un vendeur qui est exonéré de toute responsabilité pour exécution tardive peut souhaiter résoudre le contrat parce que l'acheteur refuse ensuite de payer le prix); mais, en toute hypothèse, rien dans le texte de l'alinéa 1 ne suggère qu'il ne peut le faire. Logiquement, exonérer une partie de l'obligation de payer des dommages-intérêts n'exclut pas que la même partie puisse résoudre le contrat pour un autre motif. En conséquence, la référence à la situation i semble inutile et risque d'introduire un doute quant à l'intention poursuivie; mieux vaudrait donc modifier le texte de cette disposition de manière à ne traiter que de la possibilité ii, et adopter la version suivante :

"L'exonération prévue au présent article en faveur de l'une des parties ne prive l'autre partie d'aucun droit qu'elle possède en vertu de la présente loi de déclarer la résolution du contrat ou de réduire le prix, à moins que les circonstances qui justifient l'exonération n'aient été causées par l'autre partie ou par quelque autre personne dont elle est responsable."

(Le texte anglais actuel du paragraphe 3 utilise le mot "relief", et non pas "exemption"; mais il semble, là encore, que l'on multiplie inutilement les concepts.)

QUANT AU FOND

5. En ce qui concerne le fond, l'article donne prise à plusieurs critiques :

i) Il concerne à la fois la situation dans laquelle le contrat a été, en termes de Common Law, vidé de son objet (*frustrated*) [c'est-à-dire que l'exécution en est devenue impossible ou illégale, ou, pour reprendre les termes du paragraphe 2, a été si radicalement transformée qu'elle deviendrait l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat], et la situation dans laquelle l'inexécution est justifiée par une raison moins fondamentale (voir plus haut les observations portant sur l'alinéa 1 : "si elle prouve que celle-ci est due à . . ."). Permettre à une partie de réclamer l'exonération parce que l'évolution imprévue des événements a rendu l'exécution plus coûteuse qu'elle ne s'y attendait est une solution déplacée dans le cadre de la vente de biens mobiliers, pour les raisons qui sont exposées plus longuement ci-dessous par le représentant du Ghana. Il ne peut y avoir de justifications au défaut d'exécution pour des raisons moins impérieuses que l'anéantissement de l'objet, que si ces justifications sont expressément prévues au contrat. On pourrait exprimer cette position par une nouvelle version du paragraphe 1, qui serait la suivante :

"Lorsqu'une partie n'a pas exécuté l'une de ses obligations, elle ne peut être contrainte de l'exécuter ni tenue pour responsable de cette inexécution si elle prouve soit que l'exécution est devenue impossible en raison de circonstances que, selon l'intention des parties lors de la conclusion du contrat, elle n'était tenue ni de prendre en considération, ni d'éviter ou de surmonter, soit qu'en raison de ces circonstances l'exécution se trouve si radicalement transformée qu'elle deviendrait l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat; si les parties n'ont pas exprimé leur intention à cet égard au moment de la conclusion du contrat, il faut rechercher les faits que la partie qui n'a pas exécuté aurait raisonnablement dû prendre en considération, éviter ou surmonter."

ii) L'article autorise la résolution du contrat (sous réserve du respect des conditions habituelles) lorsque l'inexécution est justifiée. En cas de résolution, la situation des parties est régie par l'article 78 de la LUVI. Or, cet article, qui concerne avant tout, la résolution pour contravention, risque de n'être pas parfaitement adapté pour régler les conséquences de l'anéantissement de l'objet du contrat. En particulier, la partie dont on exige restitution peut avoir encouru des dépenses pour exécuter le contrat; si ces dépenses ont entraîné un avantage pour l'autre partie, la première peut invoquer cet avantage pour s'opposer à la restitution demandée; mais, si les dépenses n'ont

entraîné aucun avantage, il semble que l'on ne puisse aucunement s'opposer à la restitution.

6. La révision de l'article 78 n'entre pas dans le cadre de cette étude, mais, si l'on évoque ce problème, c'est qu'il est un aspect de la question plus générale qui consiste à savoir si la résolution pour anéantissement de l'objet doit être régie par les mêmes règles que la résolution pour contravention. Si l'on y ajoute les effets prévus par l'article 78, la résolution peut être une sanction trop sévère lorsque l'inexécution ne résulte pas d'une faute. Ainsi, si un acheteur f.o.b. se trouve, par suite de circonstances répondant aux conditions du paragraphe 1 de l'article 74, dans l'impossibilité de donner des instructions précises pour l'expédition, il ne sera pas tenu au paiement de dommages-intérêts pour cette inexécution, et il est évidemment équitable que de son côté le vendeur soit libéré de son obligation de délivrer; mais il n'est pas aussi évident qu'il faille l'autoriser à résoudre le contrat. Ce serait en effet lui donner le droit d'obtenir restitution pour toute exécution partielle qu'il aurait pu fournir, sous réserve que lui-même restitue le prix (art. 78, par. 2). Cela pourrait entraîner une injustice à l'égard de l'acheteur non fautif lorsque la tendance du marché est à la hausse. En revanche, le vendeur serait à son tour victime d'une injustice lorsque la tendance du marché est à la baisse. Il faudra, pour résoudre les problèmes de ce genre, prévoir un système de sanctions répondant spécialement à la situation envisagée à l'article 74.

Additif du représentant du Ghana sur le point i *ci-dessus*

7. Savoir si, en dehors des cas où le contrat est vidé de son objet, une loi sur la vente doit reconnaître et faire produire un effet juridique à des circonstances autres que celles que les parties avaient envisagées à l'époque de la conclusion du contrat, et, dans ce cas, quel doit être leur effet, semble être essentiellement une question de politique législative. Les arguments défavorables à la reconnaissance en droit de telles circonstances sont nombreux, et ceux qui sont exposés ci-aprés paraissent importants:

a) Il est très difficile de définir ces circonstances avec une précision suffisante pour que règnent la certitude et l'uniformité nécessaires à l'application de la loi. Cet aspect est particulièrement important dans une loi destinée à être appliquée dans le cadre du système juridique de plusieurs nations ayant à cet égard des traditions diverses;

b) La nature des choses fait que ces circonstances sont très difficiles à réunir en une seule catégorie, au moyen d'une définition, car elles sont extrêmement diverses. Il est donc impossible, en principe, d'arrêter une règle unique et applicable à toutes ces circonstances, sans introduire un élément d'arbitraire assez discutable. Au lieu d'une définition unique, on pourrait envisager de dresser expressément une liste de situations distinctes de celles dans lesquelles l'objet du contrat est anéanti — situations que l'on pourrait considérer, pour une raison ou une autre, comme ayant des effets suffisamment importants pour y voir des facteurs justifiant quelque atténuation (qui pourrait prendre des formes diverses) des obligations pesant sur l'une des parties contractantes. Cette solution aboutirait vraisemblablement à un résultat inélégant, sans que l'on soit certain pour autant de prévoir toutes les situations possibles. On peut se demander si les éventuels résultats pratiques d'une telle disposition justifieraient les efforts qu'exigerait sa mise au point;

c) On considère traditionnellement que mieux vaut laisser les parties contractantes libres de prévoir elles-mêmes ces cas dans le contrat;

d) La rédaction même du paragraphe 1, dans sa forme actuelle, montre combien il est difficile de réglementer ces situations dans un texte législatif de portée générale. On y parle de ". . . circonstances que, d'après les intentions des parties, *lors de la conclusion du contrat*, (l'une des parties) n'était tenue ni de prendre en considération ni d'éviter". Le passage souligné ne limite pas nécessairement le champ de la recherche de l'intention des parties aux termes du contrat tels qu'ils sont écrits ou établis par preuve orale; et "les intentions qu'*ont normalement* des personnes raisonnables de même qualité placées dans une situation identique" ne constituent pas un critère facile à appliquer après coup;

e) Tant dans les pays de droit civil que dans les pays de Common Law, le droit traditionnel de la vente a généralement laissé cette question de côté probablement à cause de problèmes tels que ceux exposés ci-dessus, et aucun des deux systèmes ne semble pâtir de cette omission.

II. — Commentaires et propositions du représentant des Etats-Unis d'Amérique et observations des représentants de la France et de la Hongrie sur les articles 75 à 77 de la LUVI

1. Un projet de rapport sur les articles 75 à 77 de la LUVI a été établi par le représentant des Etats-Unis et distribué aux représentants de la France, de la Hongrie, de l'Iran et du Japon pour commentaires. Les objections que ceux-ci ont pu formuler sont reproduites dans l'appendice au présent rapport final; en l'absence d'objections, il est présumé qu'ils souscrivent au texte du rapport.

Portée

2. Les articles 75 à 77 traitent des "causes complémentaires de résolution" du contrat. L'article 75 se limite aux contrats à livraisons successives, alors que l'article 76 s'applique aux contrats de vente en général. L'article 77 énonce un effet de la résolution visée dans les deux articles précédents.

Article 75

3. L'article 75, 1, prévoit que lorsque, dans les contrats à livraisons successives, l'inexécution par l'une des parties d'une obligation relative à une livraison donne à l'autre partie "de justes sujets de craindre l'inexécution des obligations futures", celle-ci peut déclarer la résolution du contrat pour l'avenir. Pour rendre cet article conforme aux dispositions relatives à la contravention essentielle au contrat, il serait souhaitable de modifier ainsi le libellé : "de justes sujets de craindre une *contravention essentielle* eu égard à des obligations futures".

4. L'article 75, 2, permet en outre à l'acheteur de déclarer la résolution du contrat pour des livraisons

déjà reçues, "si, en raison de leur connexité, ces livraisons n'ont pas d'intérêt pour lui". (On n'a pas jugé nécessaire de donner un droit analogue au vendeur.) Il ne paraît pas souhaitable d'exiger que les livraisons déjà reçues "n'aient pas d'intérêt" pour l'acheteur. Il suffirait de dire : "si, en raison de leur connexité, *ces livraisons perdent beaucoup de leur intérêt pour lui*".

Article 76

5. L'article 76 permet à une partie de déclarer la résolution du contrat lorsque, avant la "date fixée" pour l'exécution, "il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat". On améliorerait légèrement le texte en supprimant le mot "fixée", qui peut être interprété comme limitant l'application de l'article aux contrats dans lesquels une date est expressément indiquée. Toutefois, cet article donne lieu à une difficulté de nature plus fondamentale du fait qu'il vise à incorporer dans la LUVI la notion de "contravention anticipée" tirée du Common Law.

6. Le libellé original de l'article 76 (qui était alors l'article 87 du projet de 1956) était le suivant : "lorsque. . . l'une des parties se conduit de façon telle qu'elle manifeste sa volonté de commettre une contravention essentielle aux conditions du contrat". Bien qu'à La Haye on ait élargi les termes de cette disposition de manière à aller au-delà de la conduite d'une partie, le Pr Tunc, dans son commentaire relatif à l'article 76, justifie comme suit la formulation de portée plus étroite adoptée à l'origine :

> "Il est inadmissible que l'une des parties reste liée par le contrat lorsque l'autre a, par exemple, *déclaré d'une manière sérieuse* qu'elle n'exécuterait pas une de ses obligations fondamentales, ou *lorsqu'elle se comporte* d'une manière telle qu'il soit manifeste qu'elle commettra une contravention essentielle au contrat." (Italiques ajoutées.)

Il serait souhaitable de revenir aux termes plus restrictifs du texte original. La doctrine de la "contravention anticipée" du Common Law, sur laquelle l'article 76 semble se fonder, est limitée à la conduite d'une partie. En outre, le libellé plus large de l'article 76 peut donner lieu, dans la pratique, à des injustices.

7. Supposons qu'à la suite d'événements ne résultant pas de la conduite du vendeur l'acheteur se rende compte que le vendeur ne sera pas en mesure d'exécuter une obligation (et qu'il n'a pas d'excuse d'ordre juridique). Même si le vendeur affirme qu'il sera capable d'exécuter l'obligation en dépit de ces événements, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat en vertu de l'article 76. A la surprise générale, lorsque arrive la date de l'exécution, le vendeur est en mesure d'exécuter son obligation et disposé à le faire. Non seulement, en vertu de l'article 76, le contrat est résolu, mais encore, d'après l'article 77, le vendeur est passible de dommages-intérêts, même si rien dans sa *conduite* ne justifie la crainte de l'acheteur de le voir commettre une contravention. Il serait donc préférable de revenir au libellé ancien (cité plus haut) et de décider que le cas hypothétique susmentionné relèvera de l'article 73 (selon lequel chacune des parties peut différer l'exécution "toutes les fois que la situation économique de l'autre partie s'est révélée . . . si difficile qu'il y a de justes sujets de craindre que cette dernière n'exécute pas une partie essentielle de ses obligations"). Il pourrait être souhaitable d'élargir dans ce sens la portée de l'article 73 et de permettre à "l'autre partie" de remédier à la situation en fournissant des assurances; toutefois, cette question sort du cadre de la présente étude sur le projet. Il convient de noter que l'article 48, qui n'entre pas non plus dans les limites de l'étude, devra être aligné sur l'article 76 si l'on apporte à ce dernier le changement suggéré.

Article 77

8. L'article 77 énonce un effet de la résolution visée aux articles 75 ou 76, à savoir la possibilité pour la partie qui a déclaré la résolution de demander des dommages-intérêts. Puisque l'article 78, 1, stipule que par la résolution du contrat, pour quelque raison que ce soit, les deux parties sont libérées de leurs obligations "sous réserve des dommages-intérêts qui peuvent être dus", l'article 77 paraît inutile. D'ailleurs, le fait qu'il figure sous la rubrique "Causes complémentaires de résolution", et non sous la rubrique "Effets de la résolution," prête à confusion. Il faudrait le supprimer.

Commentaires du représentant de la France

Articles 75 à 77

9. *a*) Il convient d'approuver votre proposition rédactionnelle tendant à harmoniser cette disposition avec celles qui ont trait aux contraventions essentielles.

b) Si la modification précitée tend à limiter avec davantage de précision les circonstances dans lesquelles les parties peuvent demander la résolution, celle que vous proposez pour l'alinéa 2 a l'effet inverse.

10. Il paraît difficile d'apprécier si les livraisons n'ont pas d'intérêt pour l'acheteur parce que l'appréciation d'un tel intérêt est subjective.

11. Votre proposition aurait pour résultat de substituer au mot "pas" (d'intérêt) celui de "peu", ce qui augmenterait considérablement l'incertitude et les risques de contentieux. C'est pourquoi je serais d'avis de ne pas modifier cet alinéa, qui, d'ores et déjà, avantage l'acheteur au préjudice du vendeur puisqu'il est seul à en avoir le bénéfice.

Article 76

12. Le remplacement du mot "fixé" par un terme plus général et moins précis me paraît être une amélioration souhaitable.

13. En revanche, on peut s'interroger sur l'intérêt qu'il y aurait à revenir sur la rédaction de l'article 87 dans le projet de 1956.

14. Je conviens que la preuve d'une situation future ou conditionnelle est bien souvent insatisfaisante.

15. C'est pourquoi le confort moral du demandeur ou du juge est accru lorsque le défendeur a lui-même manifesté son intention de ne pas donner suite au contrat sans commettre une contravention essentielle.

16. Vous souhaiteriez écarter la résolution lorsque le défendeur n'a pas déclaré ses intentions.

17. Or, une telle règle peut faire courir un risque excessif au contractant. Considérons un armateur qui commande à un chantier naval un navire d'un type très particulier. Puis il devient "manifeste" que la situation économique de l'acheteur est très altérée et qu'on tient pour inévitable un dépôt de son bilan. Il paraît préfé-

rable alors de permettre au vendeur de résoudre le contrat quand bien même l'armateur, pour tenter de regagner la confiance de ses créanciers, confirmerait son désir d'acquérir ledit navire.

18. Certes, à l'instar du droit pénal français, où l'aveu est considéré comme la reine des preuves, il serait préférable que les deux parties s'entendent dans un tel cas pour résoudre leur contrat à la suite de la reconnaissance par l'une des parties de son impossibilité ou de son refus d'exécuter ces obligations.

19. Mais conserver la rédaction actuelle laisse un plus grand pouvoir d'appréciation au juge bien que l'adjectif "manifeste", qui, à mon sens, se rapproche davantage de *"obvious"* que de *"clear"*, laisse une très faible marge d'incertitude, laquelle pourrait d'ailleurs être sanctionnée *a posteriori*.

Commentaire du représentant de la Hongrie

20. *a*) L'article 76 et l'article 48 se chevauchent. D'une part, l'article 76 est d'une portée plus large que l'article 48, parce qu'il traite de tous les cas de contraventions essentielles et pas seulement du défaut de conformité, et, d'autre part, il est plus restreint parce qu'il concerne seulement la contravention essentielle alors que l'article 48 porte à la fois sur la contravention simple et la contravention essentielle dans le domaine limité du défaut de conformité. La première question est de savoir si deux articles distincts se chevauchant sont nécessaires aux fins de la contravention anticipée. Il se peut qu'un article suffise. L'autre question est de savoir quelle devrait en être la substance.

b) Nombre de raisons valables militent en faveur de la proposition faite par le Pr Farnsworth tendant à restreindre le champ de la contravention anticipée et à établir une plus grande certitude, sur le plan du droit, que celle qu'offre le présent texte. D'autre part, on pourrait trouver certains arguments en faveur de la solution actuelle. Il peut être justifié de demander : pourquoi l'acheteur doit-il attendre que la date fixée pour l'exécution soit dépassée alors qu'il est déjà manifeste que le vendeur va commettre une contravention essentielle ? Plus précisément, pourquoi n'a-t-il pas à attendre lorsque la contravention est due à la conduite du vendeur, et pourquoi doit-il attendre lorsqu'elle résulte d'une autre cause ?

21. Le Pr Farnsworth a une double réponse à ces questions :

a) "Supposons que, à la suite d'événements ne résultant que de la conduite du vendeur, l'acheteur se rende compte que le vendeur ne sera pas en mesure d'exécuter une obligation (et qu'il n'a pas d'excuse d'ordre juridique). Même si le vendeur affirme qu'il sera capable d'exécuter l'obligation en dépit de ces événements, l'acheteur peut déclarer la résolution du contrat en vertu de l'article 76. A la surprise générale, lorsque arrive la date de l'exécution, le vendeur est en mesure d'exécuter son obligation et disposé à le faire." Dans ce cas, à mon avis, la résolution du contrat est nulle puisque les faits ont prouvé qu'au moment où elle a été déclarée il ne pouvait pas être manifeste que le vendeur commettrait une contravention essentielle. L'acheteur déclare la résolution du contrat à ses propres risques dans les cas de contravention anticipée, sauf s'il y a dénonciation expresse de la part du vendeur. En l'absence de cette dénonciation expresse, il y a risque d'incertitude.

b) "Non seulement, en vertu de l'article 76, le contrat est résolu, mais encore, d'après l'article 77, le vendeur est passible de dommages-intérêts, même si rien dans sa *conduite* ne justifie la crainte de l'acheteur de le voir commettre une contravention." On estime que dans ce cas le vendeur pourra invoquer utilement l'article 74.

22. Il est donc proposé de supprimer les articles 48 et 76 et de les remplacer par un article rédigé dans le sens indiqué ci-après :

> Lorsque, avant la date fixée pour l'exécution du contrat, il est manifeste que l'une des parties commettra une contravention, l'autre partie a droit, dès ce moment-là, d'exercer les droits prévus dans la présente loi en rapport avec ce type particulier de contravention.

Il n'est pas aisé de trouver une place pour ce texte (ou pour un texte analogue) dans la loi uniforme parce qu'il va au-delà des "causes complémentaires de résolution". Peut-être pourrait-il figurer dans une section distincte intitulée "Contravention anticipée", au chapitre V.

III. — Observations et propositions du représentant de la France : articles 78 à 81 de la LUVI

1. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail de la CNUDCI, le rapporteur français, en collaboration avec les rapporteurs de la Hongrie, de la Tunisie et des Etats-Unis, a examiné les articles 78 à 81 de la LUVI. Il en est résulté les observations suivantes :

A. — Article 79, paragraphe 2, *d*

2. Le rapporteur français estime que la portée de l'article 79, paragraphe 2, *d*, lequel dispose que le vendeur doit supporter les risques survenus à la chose pourvu que l'impossibilité tenant à la restitution ne soit pas imputable au fait de l'acheteur ou d'une personne dont il est responsable, ne semble pas conforme à l'intention des rédacteurs (cf. commentaire de M. le Pr Tunc, selon lequel était envisagée l'exonération de l'acheteur de son obligation de restitution lorsque l'impossibilité rencontrée par ce dernier aurait pour cause le fait du vendeur ou le cas fortuit).

3. De surcroît, une telle rédaction serait peu compatible avec l'article 97, paragraphe 1, qui dispose que les risques sont, en principe, transférés à l'acheteur à compter de la délivrance de la chose.

4. Cette disposition envisage en outre la restitution de la chose dans un état différent de celui dans lequel l'acheteur l'a reçue.

5. Il serait alors préférable de préciser que la chose doit avoir conservé ses qualités substantielles pour que demeure la faculté de restituer.

6. C'est pourquoi le rapporteur français propose la rédaction suivante de l'article 79, paragraphe 2, *d* :

> "Si l'impossibilité de restituer la chose ayant conservé ses qualités substantielles ou dans l'état où il l'a reçue, est due au fait du vendeur."

7. Le rapporteur hongrois approuve en principe la proposition française.

8. Il suggère de la compléter par le membre de phrase suivant : "ou au fait d'une personne dont il est responsable".

9. Par ailleurs, celui-ci estime qu'il conviendrait de supprimer le paragraphe *a*, qui n'est qu'un cas d'application du paragraphe *d*.

10. Il s'ensuit que la numérotation devrait être changée, le paragraphe *d* devenant le paragraphe *a*.

11. Le rapporteur hongrois souhaite également compléter l'article 79, paragraphe 2 *c* dans le sens suivant : ". . . avant la découverte du défaut de conformité, *a vendu*, consommé ou transformé . . .".

12. Pour sa part, le rapporteur des Etats-Unis d'Amérique accepte également le principe de la proposition française si la restitution demeure possible dans le cas où la détérioration est due au défaut des marchandises.

13. En revanche, le rapporteur tunisien estime qu'il serait préférable de maintenir la rédaction de la LUVI.

14. Il fait valoir que le paragraphe *d* de l'article 79 actuel est compatible avec l'article 96. Le transfert des risques reste subordonné à l'accomplissement préalable des obligations du vendeur. Si ce dernier n'a pas exécuté celles-ci, l'acheteur doit pouvoir déclarer la résolution du contrat dans les conditions prévues par la LUVI.

B. — Article 79, paragraphe 2, *e*

15. Le rapporteur français s'interroge sur l'opportunité de ce paragraphe, qui, par l'imprécision inévitable de sa formulation, peut être la cause de nombreux litiges.

16. Doit-il s'agir d'une détérioration peu importante au regard du vendeur ou de l'acheteur, ou des deux parties ?

17. Le rapporteur américain s'associe à cette remarque. Toutefois, la réponse à cette question dépend, selon le Gouvernement hongrois, de la rédaction qui sera retenue en définitive pour l'alinéa 2 de l'article 33. Quant au Gouvernement tunisien, il souhaite que ce paragraphe donne lieu à une autre formulation pour obvier aux difficultés évoquées, mais que l'idée, somme toute protectrice des intérêts de l'acheteur, soit conservée.

C. — Article 80

18. Le rapporteur français estime que cet article est superfétatoire et peut même donner lieu à quelques erreurs d'interprétation. En effet, il a été décidé que la loi n'aurait qu'une portée supplétive, et, sur ce point, cette disposition peut paraître équivoque.

19. Le rapporteur tunisien approuve cette opinion mais souhaiterait que la suppression de cet article soit négociée en contrepartie de dispositions qui deviendraient impératives ou d'ordre public.

20. Les rapporteurs hongrois et américain préfèrent le maintien de cette disposition.

D. — Article 81

21. Le rapporteur français a relevé que la mise en application de cette disposition pouvait s'avérer très difficile et, d'une certaine manière, heurter l'équité.

22. Il paraît subjectif et malaisé d'apprécier tout profit ou avantage que l'acheteur a retiré de la chose. Comme celui-ci provoque généralement la résolution de la vente, il ne se prête pas de bonne grâce au calcul de cette créance que le vendeur détient contre lui. On peut même ajouter que le problème s'aggrave dès lors qu'il a acheté les choses litigieuses pour son usage personnel.

23. Il s'agit là pour le vendeur d'administrer une preuve très difficile. En revanche, il est tenu de restituer à l'acheteur les sommes d'argent qui lui ont été versées, auxquelles s'ajoute un intérêt de droit.

24. C'est pourquoi il est suggéré d'étendre à l'acheteur le bénéfice de ce mode de calcul, qui paraît simple, de telle sorte que l'on peut concevoir des compensations faciles entre deux créances liquides et exigibles.

25. Bien sûr, il n'est nullement exclu que le vendeur puisse réclamer l'allocation d'intérêts à son avantage exclusif en faisant valoir que la chose était inutilisable ou de peu d'utilité au regard de ses besoins. Mais, à défaut de justifier de ses prétentions, l'acheteur est considéré comme ayant tiré le même profit de la chose que le vendeur a lui-même retiré du prix de celle-ci.

26. Pour le rapporteur des Etats-Unis, cette discussion ne revêt pas un grand intérêt, puisqu'il estime probable que le fardeau de la preuve sera supporté par le demandeur à l'instance.

27. Le rapporteur tunisien admet que le calcul du dédommagement dû par l'acheteur est complexe et il propose qu'une rédaction améliorée de cette disposition soit envisagée.

IV. — Articles 82 à 90 de la LUVI : observations et propositions présentées par le représentant du Mexique en collaboration avec le représentant de l'Autriche

1. Le titre de la section IV "Règles complémentaires en matière de dommages-intérêts" doit être simplifié; le titre "dommages-intérêts" suffit et correspond mieux à l'intitulé d'autres subdivisions de la LUVI (par exemple les sections V et VI du même chapitre V et le chapitre VI). De plus, la section considérée énonce les règles fondamentales concernant les dommages-intérêts, et non pas les règles supplémentaires ou complémentaires.

2. J'estime que les sous-sections A et B doivent être regroupées dans un même article, étant donné que la règle générale énoncée à l'article 82 s'applique non seulement au cas où le contrat n'est pas résolu mais aussi, comme il ressort de l'article 87, au cas où le contrat est résolu. De plus, les règles énoncées aux articles 83 à 87 doivent être considérées comme régissant la détermination des dommages-intérêts dans certains cas particuliers. En conséquence, la nouvelle sous-section A doit viser seulement la détermination des dommages-intérêts, puisque tous les articles qu'elle regroupe (art. 82 à 87) visent ce même problème.

3. *Article 82*. Cet article est maintenu pour l'essentiel dans sa forme actuelle; je propose les modifications suivantes :

a) Dans la première phrase, ajouter l'adverbe "effectivement" de façon à faire ressortir que les dommages-intérêts doivent correspondre au préjudice

réellement subi. Cette modification est conforme au commentaire de M. Tunc sur la Convention de La Haye du 1er juillet 1974.

b) Exclure expressément de la règle posée dans l'article à l'examen la disposition de l'article 89, dont l'application dans le cadre des divers droits nationaux peut aboutir à des dommages-intérêts plus élevés.

c) Dans les deux parties de la deuxième phrase, il y aurait lieu d'utiliser des tournures parallèles et sans doute plus claires que celles qui sont actuellement utilisées; c'est pourquoi je propose de remplacer, dans la première partie de cette phrase, l'expression "aurait dû prévoir" par "avait prévu ou aurait dû prévoir", et, dans la version anglaise de la deuxième partie de la même phrase, de remplacer la tournure passive *"then were known or ought to have been known"* par la tournure active *"they knew or ought to have known"*.

Note : Le représentant de l'Autriche a indiqué que, dans la version française de cet article, il y avait lieu de maintenir la référence à la perte subie et au gain manqué. Je ne suis pas certain que ces expressions soient indispensables dans le texte français, car je crois que la mention des dommages-intérêts au début de l'article suffit pour évoquer les deux notions de perte subie et de gain manqué. C'est du moins ce qu'il me semble à la lecture de l'article 1149 du Code civil français. En tout cas, il ne fait aucun doute que le Code civil mexicain, chaque fois qu'il se réfère à la notion qui correspond à celle de dommages-intérêts (*daños y perjuicios*), vise à la fois les pertes subies et les gains manqués. La teneur des articles 2108 et 2109 du Code civil mexicain est la suivante :

Article 2108. On entend par dommage la perte ou la diminution du patrimoine imputable au défaut d'exécution d'une obligation.

Article 2109. On entend par préjudice la privation de tout gain licite qu'aurait dû procurer l'exécution de l'obligation.

Cependant, si les experts en matière de droit et de langue française estiment qu'il ne suffit pas de parler de dommages-intérêts, on devra bien entendu maintenir les expressions "perte subie" et "gain manqué".

4. *Article 83.* Le texte de cet article est maintenu; nous proposons simplement de supprimer la majoration de 1 p. 100 des intérêts moratoires, qui ne paraît pas justifiée. L'expression "en tout cas" est placée entre parenthèses, car elle me paraît superflue.

5. *Article 84.* Le représentant de l'Autriche a proposé de remplacer l'expression "jour où le contrat est résolu" par "jour où la délivrance a eu lieu ou aurait dû avoir lieu" pour éviter des incertitudes et des problèmes à la partie exerçant son droit de déclarer la résolution du contrat. Cette suggestion me paraît bienvenue et je pense donc qu'il convient de modifier le texte en ce sens.

6. *Article 85.* (Sans changement.)

7. *Article 86.* (Sans changement.)

8. *Article 87.* Cet article est supprimé, car la nouvelle rédaction proposée pour l'article 82 le rend superflu.

9. Sous-section C (Dispositions générales concernant les dommages-intérêts). Je propose que le titre de cette sous-section devienne : B. — *Dispositions générales.*

10. *Article 88.* (Sans changement.)

11. *Article 89.* Il est proposé d'ajouter à cet article une seconde phrase qui énoncerait de manière très explicite ce que M. Tunc, dans son commentaire, déclare y être implicitement contenu, à savoir que les dommages visés dans cet article ne doivent jamais être inférieurs à ceux qui auraient résulté de l'application des règles énoncées aux articles 82 à 88.

12. *Section V.* — Frais. (Sans changement.)

13. *Article 90.* Nous proposons d'insérer l'expression "sauf convention contraire" en tête de cet article, puisque les parties peuvent s'accorder sur des règles différentes de celles qui sont énoncées dans cet article.

14. Le texte proposé pour les articles 82 à 90 est reproduit dans l'annexe ci-après.

ANNEXE

Section IV. — Dommages-intérêts

A. — Détermination des dommages-intérêts

Article 82

Les dommages-intérêts pour une contravention au contrat commise par une partie (qu'il y ait ou non résolution du contrat) sont égaux à la perte effectivement subie par l'autre partie.

Sous réserve des dispositions de l'article 89, ces dommages-intérêts ne peuvent être supérieurs à la perte que la partie en défaut avait prévue ou aurait dû prévoir lors de la conclusion du contrat, en considérant les faits qu'elle connaissait ou aurait dû connaître comme étant des conséquences possibles de la contravention au contrat.

Article 83

Lorsque la contravention au contrat consiste en un retard dans le paiement du prix qui n'entraîne pas la résolution du contrat, le vendeur aura droit (en tout cas), sur les sommes non payées, à des intérêts moratoires à un taux égal au taux officiel d'escompte du pays où il a son établissement ou, à défaut d'établissement, sa résidence habituelle.

Article 84

1. En cas de résolution du contrat, lorsque la chose a un prix courant, les dommages-intérêts sont égaux à la différence entre le prix prévu au contrat et le prix courant au jour où la délivrance a eu lieu ou aurait dû avoir lieu.

2. (Sans changement.)

Article 85

(Sans changement.)

Article 86

(Sans changement.)

Article 87

(Supprimé.)

B. — Dispositions générales

Article 88

(Sans changement.)

Article 89

En cas de dol ou de fraude, les dommages-intérêts seront déterminés par les règles applicables aux contrats de vente non régis par la présente loi. Toutefois, ces dommages-intérêts ne seront jamais inférieurs à ceux qui découleraient de l'application des dispositions des articles 82 à 88.

Section V. — Frais

Article 90

(Sans changement.)

V. — Articles 91 à 101 de la LUVI : observations et propositions du représentant de l'Autriche préparées en coopération avec le représentant du Mexique

1. Les articles 91 à 95 relatifs à la garde de la chose donnent lieu à peu d'observations. Tout au plus pourrait-il aider à l'interprétation de la fin du paragraphe 1 de l'article 94 d'ajouter, entre les mots "pourvu qu'elle lui ait donné" et "un avis" la mention "en temps utile".

2. Par contre, les articles 96 à 101 sur le transfert des risques devraient être remaniés et simplifiés assez sensiblement.

3. On peut d'abord se demander si l'article 96, qui, de manière tournée, ne contient rien d'autre qu'une définition peut-être discutable du terme "risques", est utile. Sans y accorder une importance spéciale, je militerais plutôt pour la suppression.

4. Au paragraphe 2 de l'article 97, il faudrait, à deux reprises, parler de "délivrance" au lieu de "remise".

5. Les paragraphes 2 et 3 de l'article 98 ne concordent plus avec les alinéas *b* et *c* de l'article 20. Ces dispositions disent clairement quand il y a délivrance. Les paragraphes 2 et 3 de l'article 98 n'y ajoutent pas grand-chose, mais conduisent plutôt à confusion. Mieux vaudra les supprimer.

6. *Observations du représentant du Mexique.* — Je suis entièrement d'accord avec vous. La seule petite modification que je suggérerais serait de remplacer, au paragraphe 1 de l'article 98, les expressions *"handing-over"* de la version anglaise et "remise" de la version française, par *"delivery"* et "délivrance," respectivement. Cela découle évidemment des modifications que vous proposez à cet effet au paragraphe 2 de l'article 97.

7. L'article 99 suit, paraît-il, une vieille règle du droit maritime. Je ne suis, toutefois, pas convaincu que le mode de transport doive influer sur les relations entre vendeur et acheteur (alors même que la vente d'un connaissement semble exclue du champ d'application de la LUVI) et que ce dernier peut être obligé à payer le prix d'une marchandise qui n'existait plus au moment de la conclusion du contrat, que ce fait ait été connu du vendeur ou non. Il me semble donc qu'il faut écarter toute possibilité d'un transfert des risques avant la conclusion du contrat de vente. Une telle disposition s'insérerait mieux à l'article 97.

8. *Observations du représentant du Mexique.* — Je partage également vos réserves à l'égard de l'article 99; dans la mesure, cependant, où les dispositions de cet article suivent "une vieille règle du droit maritime", j'estime qu'il serait sage et raisonnable d'adopter votre suggestion d'ajouter à l'article 97 un nouveau paragraphe, qui pourrait être un nouveau paragraphe 2, le paragraphe 2 actuel devenant le paragraphe 3, selon lequel, ainsi que vous l'indiquez, aucun transfert des risques ne saurait avoir lieu avant la conclusion du contrat de vente. A strictement parler et compte tenu des dispositions de l'article 97, l'énoncé de ce principe semblerait superflu. Cependant, dans la mesure où elle met en cause une règle traditionnelle de droit maritime — ayant peut-être été déjà incorporée dans quelque convention internationale —, j'insiste sur le fait que la loi éviterait des difficultés d'interprétation si elle prévoyait expressément une disposition en sens contraire.

9. L'article 100 a perdu sa raison d'être par la disposition de l'ancien article 19, paragraphe 3, dont les parties auxquelles fait allusion l'article 100 n'ont pas été reprises à l'article 20. Les considérations émises pour l'article 99 sont également valables pour l'article 100, qui pourrait donc être supprimé.

10. En ce qui concerne l'article 101, le commentaire de Pr Tunc dit qu'il est destiné à éviter des malentendus. Il me semble plutôt en créer et je serais aussi pour sa suppression.

11. Le texte que je proposerais en accord avec le représentant du Mexique se lirait donc comme suit :

"Article 96

"(Supprimé.)

"Article 97

"1. (Inchangé.)

"2. En cas de délivrance d'une chose non conforme au contrat, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la délivrance, abstraction faite de la non-conformité de la chose, dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi, lorsque l'acheteur n'a ni déclaré la résolution du contrat ni demandé le remplacement de la chose.

"3. Si la vente a pour objet une chose en cours de voyage par mer, les risques sont assumés par l'acheteur à partir de la remise de la chose au transporteur. Toutefois, si le vendeur savait ou aurait dû savoir, au moment de la conclusion du contrat, que la chose avait péri ou avait été détériorée, les risques continuent à lui incomber jusqu'au moment de la conclusion du contrat.

"Article 98

"[1.] Lorsque la délivrance de la chose est retardée du fait d'une contravention de l'acheteur à ses obligations, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la dernière date où, sans cette contravention, la délivrance aurait pu être effectuée conformément au contrat.

"2. (Supprimé.)

"3. (Supprimé.)

Article 99

"(Supprimé.)

"Article 100

"(Supprimé.)

"Article 101

"(Supprimé.)"

VI. — Amendements proposés par la Norvège en vue de la révision des articles 48 à 101 de la LUVI

Article 48

L'acheteur peut exercer les droits prévus aux articles 43 à 46 [et demander

les dommages-intérêts prévus à l'article 82 ou aux articles 84 à 87] même avant le moment fixé pour la délivrance s'il est manifeste que le vendeur n'exécutera pas [l'une quelconque de] ses obligations.

CHAPITRE IV. — OBLIGATIONS DE L'ACHETEUR

Article 56

SECTION I. — PAIEMENT DU PRIX

Articles 57 à 60

SECTION II. — AUTRES OBLIGATIONS

Article 61

Identique à l'article 69 de la LUVI.

Article 62

Identique à l'article 65 de la LUVI.

SECTION III. — SANCTIONS DE L'INEXÉCUTION DES OBLIGATIONS DE L'ACHETEUR

Article 63

Cf. art. 70 de la LUVI et art. 41 révisé

1. Si l'acheteur n'exécute pas l'une quelconque de ses obligations [ses obligations relatives au paiement du prix, à la prise de livraison de la chose ou toute autre obligation] aux termes du contrat de vente ou de la présente loi, le vendeur peut

Art. 63, 68 et 70 de la LUVI

a) Exercer les droits prévus aux articles 64 à 67,

b) Réclamer les dommages-intérêts prévus aux articles [82 et 83] ou aux articles [84 à 87].

Art. 64 de la LUVI

2. En aucun cas, l'acheteur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.

Article 64

Art. 61 de la LUVI cf. art. 42 révisé

Le vendeur est en droit d'exiger de l'acheteur l'exécution du contrat [de ses obligations] 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 [conformément à l'article premier], à moins que le vendeur n'ait agi de manière incompatible avec l'exercice de ce droit en déclarant la résolution du contrat conformément à l'article 66.

Article 65

Art. 62, par. 2 et art. 66, par. 2 de la LUVI cf. art. 42 révisé

Lorsque le vendeur exige de l'acheteur l'exécution du contrat, il peut lui accorder un délai supplémentaire d'une durée raisonnable pour l'exécution du contrat [de ses obligations]. Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté son obligation à l'expiration du délai supplémentaire ou, si le vendeur n'a fixé aucun délai, à l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable, ou lorsqu'il déclare, avant l'expiration dudit délai, qu'il n'exécutera pas son obligation, le vendeur peut exercer tous les recours dont il dispose aux termes de la présente loi.

Article 66

Art. 62, 66 et 70 de la LUVI cf. art. 44 révisé

1. Le vendeur peut, en adressant une notification à cet effet à l'acheteur, déclarer la résolution du contrat :

a) Lorsque l'inexécution par l'acheteur de ses obligations aux termes du contrat de vente et de la présente loi constitue une contravention essentielle au contrat, ou

b) Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté ses obligations à l'expiration du délai supplémentaire fixé par le vendeur conformément à l'article 65, ou

Art. 66, par. 1, de la LUVI

c) Lorsque l'inexécution par l'acheteur de son obligation de prendre livraison de la chose donne au vendeur de justes sujets de craindre que le prix ne soit pas payé.

Nouveau

2. Lorsque l'acheteur a pris possession de la chose, le vendeur ne peut déclarer la résolution du contrat en vertu du paragraphe précédent et *demander la restitution* de la chose, à moins que le contrat ne prévoie que le vendeur conservera la propriété de la chose ou une sûreté sur la chose jusqu'au paiement du prix et que cette clause ne soit opposable aux créanciers de l'acheteur conformément au droit de l'Etat où l'acheteur a son établissement. [Les dispositions des alinéas *a* et *b* de l'article 4 s'appliqueront en conséquence.]

Cf. art. 44 (par. 2) révisé

3. Le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'adresse pas à l'acheteur une notification à cet effet avant l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable :

a) Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté ses obligations à la date convenue, dès lors que le vendeur a été informé que le prix a été payé tardivement ou que l'acheteur lui a demandé de lui notifier sa décision quant à l'exécution ou à la résolution du contrat;

b) Dans tous les autres cas, dès lors que le vendeur a eu connaissance du défaut d'exécution par l'acheteur ou aurait dû en avoir connaissance, ou lorsque le vendeur a exigé de l'acheteur l'exécution du contrat, à l'expiration du délai mentionné à l'article 65.

Article 67

Identique à l'article 67 de la LUVI.

Article 68

Le vendeur peut exercer les droits prévus aux articles 65 et 66 [et demander

les dommages-intérêts prévus à l'article 82 ou aux articles 84 à 87], même avant le moment fixé pour l'exécution, s'il est manifeste que l'acheteur n'exécutera pas [l'une quelconque de] ses obligations.

COMMENTAIRES

1. Les projets d'*articles 61 à 67* remplaceront les articles 61 à 70 de la LUVI. La rédaction s'inspire du texte révisé des articles 41 à 44 tel qu'il a été adopté au cours de la dernière réunion du Groupe de travail.

2. L'*article 61* est identique à l'article 69 de la LUVI, et l'*article 62* à l'article 65 de la LUVI.

3. L'*article 63* remplace les articles 63, 64, 68 et 70 (cf. l'article 41 révisé).

4. Les questions traitées dans les articles 61, 62 et 66 de la LUVI sont traitées dans les projets d'*articles 64 à 66*, qui ont été élaborés conformément au texte des articles 42 à 44, adopté à la dernière réunion du Groupe de travail.

5. Pour ce qui est de l'article 61, paragraphe 2, de la LUVI, voir plus loin le nouvel article 82 proposé.

6. Le projet d'*article 65, paragraphe 2*, qui est nouveau, s'inspire de la loi uniforme scandinave sur la vente, article 28, paragraphe 2.

7. L'*article 68* traite d'une situation anticipée et correspond aux articles 76 et 77 ainsi qu'à l'article 48 de la LUVI. On propose de supprimer les articles 76 et 77 de la LUVI (et d'étendre en conséquence le champ d'application de l'article 48 aux dommages-intérêts).

CHAPITRE V.—DISPOSITIONS COMMUNES AUX OBLIGATIONS DU VENDEUR ET DE L'ACHETEUR

Article 69

Identique à l'article 90 de la LUVI.

Article 70

Cf. art. 77 de la LUVI

1. Identique à l'article 75, paragraphe 1, de la LUVI.

2. Identique à l'article 75, paragraphe 2, de la LUVI.

3. La partie qui exerce le droit de déclarer la résolution du contrat en tout ou en partie conformément aux paragraphes précédents du présent article peut demander les dommages-intérêts prévus aux articles [84 à 87].

SECTION I. — CONCOMITANCE ENTRE LA DÉLIVRANCE DE LA CHOSE ET LE PAIEMENT DU PRIX

Article 71

Identique à l'article 71 de la LUVI.

Article 72

Art. 72 de la LUVI

1. Dans le cas où la délivrance se réalise par la remise de la chose au transporteur *conformément à l'alinéa* a *du paragraphe 1 de l'article 20*, le vendeur peut *expédier la chose* dans des conditions telles qu'il conserve le droit de disposer de la chose en cours de voyage. Le *vendeur* peut exiger que la chose ne soit remise à l'acheteur au lieu de destination que contre paiement du prix et l'acheteur n'est pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu la possibilité d'examiner la chose.

2. Identique au paragraphe 2 de l'article 72 de la LUVI.

COMMENTAIRE

A la troisième ligne de l'actuel paragraphe, 1 les mots "différer l'expédition jusqu'au paiement du prix, ou" risquent de prêter à équivoque car dans la plupart des cas il existe un accord ou un usage en sens contraire. Il semble préférable de supprimer ce passage de façon que le droit de différer l'expédition dépende d'un accord ou de l'usage.

Article 73

1. Identique au paragraphe 1 de l'article 73 de la LUVI.

2. Identique au paragraphe 2 de l'article 73 de la LUVI.

3. Identique au paragraphe 3 de l'article 73 de la LUVI.

Nouveau

4. Une partie ne peut exercer les droits prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article si l'autre partie fournit une garantie ou autre assurance appropriée de son exécution du contrat.

[Renuméroter l'actuel article 74, que devient le nouvel article 87.]

SECTION II. — RÈGLES COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LES EFFETS DE LA RÉSOLUTION ET LA DÉLIVRANCE D'UNE CHOSE DE REMPLACEMENT

[L'actuel article 75 devient le nouvel article 70; supprimer les actuels articles 76 et 77 (cf. l'article 48, le nouvel article 68 et le nouveau paragraphe 3 du nouvel article 70).]

Article 74

Identique à l'article 78 de la LUVI.

Article 75

Art. 79 de la LUVI cf. art. 97 (par. 2) de la LUVI (que l'on propose de supprimer)

1. L'acheteur perd son droit de déclarer la résolution *ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement* lorsqu'il lui est impossible de restituer la chose dans l'état où il l'a reçue.

2. *Cependant, le paragraphe précédent ne s'applique pas :*

a) . . .

b) Identique à la disposition correspondante de l'article 79 (par. 2) de la LUVI.

c) Si l'acheteur, avant d'avoir découvert le défaut de conformité ou avant le

moment où il aurait dû le découvrir, a consommé ou transformé une partie de la chose conformément à l'usage normal,

d) . . .

e) Identique à la disposition correspondante de l'article 79 (par. 2) de la LUVI.

Article 76

Art. 80 de la LUVI

L'acheteur qui a perdu le droit de déclarer la résolution du contrat *ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement* en vertu de l'article 75, conserve tous les autres droits que lui reconnaît la présente loi.

Article 77

Art. 81 de la LUVI

1. Identique à l'article 81 (par. 1) de la LUVI.

2. Identique à l'article 81 (par. 2) de la LUVI, à l'exception de l'*alinéa* b), qui sera ainsi conçu :

b) Lorsqu'il est dans l'impossibilité d'en restituer tout ou partie et que néanmoins *il a exercé son droit de déclarer* la résolution du contrat *ou d'exiger du vendeur la délivrance d'une chose de remplacement.*

SECTION III.—RÈGLES COMPLÉMENTAIRES EN MATIÈRE DE DOMMAGES-INTÉRÊTS

Article 78

Identique à l'article 82 de la LUVI.

Article 79

Art. 83 de la LUVI

Lorsque la contravention au contrat consiste en un retard dans le paiement du prix, le vendeur a droit en tout cas, sur les sommes non payées, à des intérêts moratoires à un taux de *6 p. 100, mais au moins supérieur de 1 p. 100* au taux officiel d'escompte du pays où il a son établissement ou, à défaut d'établissement, sa résidence habituelle [les alinéas *a* et *b* de l'article 4 s'appliquent].

COMMENTAIRE

Dans de nombreux pays, le taux officiel d'escompte est fixé de façon assez arbitraire en fonction de considérations monétaires et d'autres considérations financières et il est souvent beaucoup moins élevé que le taux payé dans les affaires. On propose donc de fixer un taux minimum de 6 p. 100 correspondant au taux établi par la Convention de Genève de 1930 portant loi uniforme sur les lettres de change et billets à ordre dans son article 49.

Article 80

Identique à l'article 84 de la LUVI.

Article 81

Identique à l'article 85 de la LUVI.

Article 82

Nouveau

Toutefois, les dommages-intérêts prévus aux articles 80 et 81 ne peuvent excéder la différence entre le prix fixé dans le contrat et le prix courant si un achat de remplacement ou une vente compensatoire est conforme aux usages et raisonnablement possible.

COMMENTAIRE

Les dispositions figurant dans les articles 25, 42 [par. 1, alin. c] et 61 (par. 2) de la LUVI excluent le droit d'exiger l'exécution du contrat si un achat de remplacement ou une vente compensatoire est conforme aux usages et raisonnablement possible. Ces dispositions ont des conséquences importantes pour le calcul des dommages-intérêts prévus à l'article 84 (par. 1) et à l'article 85 (nouveaux articles 80 et 81), car il s'ensuit que, lorsque ces dispositions sont applicables, les dommages-intérêts sont calculés sur la base du prix courant. La majorité du Groupe de travail a été favorable à la suppression des dispositions figurant aux *articles 25, 42 [par. 1, alin.* c] *et 61 (par. 2) de la LUVI.* Il paraît souhaitable, dans ces conditions, d'ajouter une disposition tendant à garantir que la suppression desdites dispositions de la LUVI ne portera pas atteinte à l'essence des articles 84 et 85 actuels de la LUVI (nouveaux articles 80 et 81). Il ne faut pas perdre de vue non plus que la suppression du concept de la résolution de plein droit aura des incidences sur la règle énoncée dans l'actuel article 84 (par. 1), étant donné que le moment de la résolution peut être déplacé et retardé, en particulier dans le cas de non-délivrance. La disposition proposée dans le nouvel article 82 vise à remédier à cet état de choses.

Articles 83 à 86

Identiques aux articles 86 à 89 de la LUVI. [Dans l'article 83 renuméroté, les références doivent être modifiées de façon à renvoyer aux articles 80 à 82.]

SECTION IV. — EXONÉRATION

Article 87

Identique à l'article 74 de la LUVI.

SECTION V. — GARDE DE LA CHOSE

Articles 88 à 92

Identiques aux articles 91 à 95.

CHAPITRE VI.—TRANSFERT DES RISQUES

Article 93

Identique à l'article 96 de la LUVI.

Article 94

Art. 97 de la LUVI

1. Les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la délivrance de la chose.

2. Identique à l'article 101 de la LUVI.

COMMENTAIRE

Le *paragraphe 1* doit être libellé de façon à ne pas rendre le transfert des risques tributaire d'une délivrance (conforme au contrat) à la date convenue.

L'actuel *paragraphe 2* est supprimé comme inutile eu égard à l'article 20 révisé; voir l'actuel article 79, paragraphe 2 (nouvel article 75, par. 2).

Article 95 à 97

Identiques aux articles 98 à 100 de la LUVI. [Dans le nouvel article 97, la référence à la première ligne doit être rectifiée de façon à porter sur la deuxième phrase de l'article 21, paragraphe 1, révisé.]

VII. — Observations du représentant de l'Autriche concernant les rapports sur la révision des articles 74 à 101 de la LUVI

1. Comme je ne dispose que d'un temps très limité pour la considération des diverses propositions, je ne pourrai, par la suite, donner qu'une appréciation sommaire sans ample indication des motifs pour telle ou telle prise de position. Je dois aussi me réserver le droit de revenir, les cas échéant, sur l'une ou l'autre des opinions exprimées ci-après, si, au cours de la discussion lors de la prochaine réunion du Groupe de travail, des arguments convaincants étaient présentés.

Article 74

2. Les suggestions du représentant du Royaume-Uni semblent, en général, acceptables.

Articles 75 à 77

3. Pour le paragraphe 1 de l'article 75, je peux accepter les propositions d'amendement du représentant des Etats-Unis. Je préférerais, par contre, le maintien du membre de phrase "n'ont pas d'intérêt pour lui", au paragraphe 2.

4. En ce qui concerne l'article 76, tout comme le représentant de la France, j'aurais une préférence pour le maintien du texte (à l'exception du mot "fixée"), ceci malgré mes doutes quant à l'interprétation donnée par le représentant de la Hongrie selon laquelle la résolution du contrat serait en quelque sorte conditionnelle.

5. J'approuve la suppression proposée de l'article 77.

Articles 78 à 81

6. Je suis d'accord pour la suppression de l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 79, mais non pas sur le souhait du représentant de la Hongrie d'ajouter, dans l'alinéa *c* [devenant alinéa *b*], les mots "a vendu", ce qui me semble conduire trop loin. De même, je ne peux pas me rallier à la proposition du représentant de la France voulant amender l'alinéa *d* [devenant alinéa *c*] qui pourrait reposer sur un malentendu. La première partie de la phrase en question n'est d'ailleurs point nécessaire. Il suffirait d'employer exactement la terminologie du paragraphe 1 et de dire : "si l'impossibilité de restituer la chose dans l'état où il l'a reçue n'est pas due à son fait ou au fait d'une personne dont il est responsable".

7. Je suis d'accord avec le représentant de la Hongrie que le sort de la lettre *e* [devenant alinéa *d*] devrait dépendre de celui de l'article 33, paragraphe 2.

8. Etant donné qu'on veut supprimer l'article 77, le maintien au moins de l'article 80 me semble recommandable.

9. Les critiques faites à l'article 81 (notamment au paragraphe 2) ne me paraissent pas absolument convaincantes. Surtout, l'exemple de l'achat pour usage personnel ne me paraît pas pratique, puisqu'il a été décidé de soustraire du champ d'application de la loi uniforme les ventes aux consommateurs. Il est évident que le calcul nécessité par le paragraphe 2 sera souvent plus difficile que celui auquel il faut opérer pour l'application du paragraphe 1. Mais cela ne me semble pas une raison suffisante pour mettre à la charge de l'acheteur une somme quasi forfaitaire que ne correspondra pratiquement jamais au profit (ou à l'absence d'un profit) réel.

Articles 82 à 90

10. La note du représentant du Mexique a été établie en tenant compte de mes vues; je n'ai donc pas d'observations à soumettre.

Articles 91 à 101

11. Je n'ai également rien à ajouter aux propositions que le représentant du Mexique et moi-même avons soumises pour ce groupe d'articles.

12. Les amendements présentés par l'observateur de la Norvège concernant la totalité des articles 61 à 101 s'écartent tellement du texte de la LUVI (1964), notamment quant à la présentation, que leur examen exigerait un temps considérable dépassant le délai imparti aux membres du Groupe de travail. Je ne peux donc, pour le moment, formuler d'observations au sujet de ce document, qui sera sans doute soigneusement considéré durant la prochaine session.

VIII. — Observations du représentant de la Hongrie au sujet de la révision des articles 82 à 90

Article 82,1)

1. Les mots "perte effectivement subie" risquent de créer l'impression que seul le "*damnum emergens*" (perte pécuniaire causée au créancier par l'inexécution de l'obligation) entre en ligne de compte, surtout si l'on se demande pourquoi la CNUDCI a modifié le texte de la LUVI. Le mot "effectivement" paraît renforcer cette impression.

Article 82,2)

2. Je me demande si les mots "avait prévue" devraient figurer dans le texte. Si la partie a effectivement prévu que son partenaire subirait des pertes en cas de résolution du contrat, n'a-t-elle pas agi de mauvaise foi ?

Article 84

3. Pour le fond, j'approuve l'idée exprimée dans cet article. Mais un problème risque de se poser en cas de retard à la délivrance :

	a)	*b*)	*c*)
i) Prix fixé par le contrat :	100	100	100
ii) Prix à la date de la délivrance :	150	100	80
iii) Prix à la date *effective* de la délivrance :	130	80	100

a) L'acheteur ne peut demander de dommages-intérêts si les prix ii) et iii) sont égaux au prix fixé par le contrat. Toutefois, si le vendeur avait livré à temps, l'acheteur aurait pu vendre la chose à 150, alors qu'au moment de la délivrance effective il ne peut la vendre qu'à 130. S'il ne reçoit que 30, ce qui paraît être la solution proposée, il subira une perte de 20.

b) L'acheteur ne peut demander de dommages-intérêts si le vendeur a livré à la date fixée par le contrat. A la date de la délivrance effective, il a une perte de 20, et il est juste qu'il obtienne 20 en dommages-intérêts.

c) L'acheteur aurait eu une perte de 20 si le vendeur avait livré à temps. A la date de la délivrance effective, il ne peut demander de dommages-intérêts; la règle est correcte (sous réserve de 2).

4. Le texte proposé n'indique pas clairement si la victime de la contravention du contrat ou le juge ont le droit de choisir entre le prix à la date de la délivrance effective et le prix à la date de délivrance prévue au contrat, ou si, dans les cas où la délivrance effective a lieu à une date ultérieure à celle prévue pour l'exécution, c'est le prix à cette date ultérieure qui doit être pris en considération pour l'évaluation des dommages-intérêts. Si l'acheteur peut choisir, le cas décrit sous *c* risque de donner lieu à des résultats fâcheux : il aurait le droit de réclamer 20, alors que, s'il n'a pas le choix, il perdra 20 dans le cas décrit sous *a*.

Article 90

5. Le terme "délivrance" désigne dans la LUVI la délivrance d'une chose qui est conforme au contrat, tandis que, dans le projet de la CNUDCI, il englobe également la délivrance d'une chose qui a un défaut de conformité (voir par exemple l'article 97 et les observations du représentant de l'Autriche qui s'y rapportent). Cela étant, l'article 90 ne devrait-il pas être modifié ou complété ? Ces règles sont-elles également applicables en cas de délivrance d'une chose qui n'est pas conforme au contrat? Dans pareil cas, le vendeur aura très probablement des dépenses supplémentaires.

Articles 96 à 101 de la LUVI

6. Les simplifications proposées par les représentants de l'Autriche et du Mexique sont fondées. Je me contenterai de remarquer que l'on pourrait peut-être conserver l'article 96, même s'il paraît assez évident que la plupart des systèmes juridiques, sinon tous, aboutissent au même résultat, si bien que cet article n'est pas indispensable. Ce qui me préoccupe plutôt, c'est la clarté de la rédaction. A mon avis, l'article 96 ne cherche pas tant à définir la notion de risque qu'à formuler une disposition applicable aux cas où il y a eu transfert des risques, et je doute qu'on puisse décrire les faits sans en indiquer les conséquences juridiques.

7. Si mon raisonnement est correct, les conséquences juridiques devraient suivre la description des faits auxquels elles se rapportent. C'est pourquoi, si le Groupe de travail décide de conserver l'article 96 de la LUVI, celui-ci devrait devenir l'article 99 du projet révisé.

IX. — Observations du représentant de la Norvège sur les rapports concernant la révision des articles 74 à 101

Article 74 de la LUVI

1. Je n'ai pas d'objection aux propositions faites par le Royaume-Uni, mais je préférerais que les paragraphes 1 et 2 soient libellés comme suit :

"1. Lorsqu'une partie n'a pas exécuté l'une de ses obligations, elle ne peut être contrainte de l'exécuter ni tenue pour responsable de cette inexécution si elle prouve soit *a*) que l'exécution est devenue impossible en raison de circonstances *telles* que, d'*après les intentions exprimées dans le contrat*, elle n'était tenue ni de les prendre en considération, ni de les éviter ou de les surmonter, soit *b*) qu'en raison de ces circonstances l'exécution se trouve si radicalement transformée qu'elle deviendrait l'exécution d'une obligation tout autre que celle qui avait été envisagée au contrat; si les parties n'ont pas exprimé leur intention à cet égard au moment de la conclusion du contrat, il faut rechercher les faits que la partie qui n'a pas exécuté aurait raisonnablement dû prendre en considération, éviter ou surmonter.

"2. Si les circonstances sont telles qu'elles ne doivent produire qu'une inexécution temporaire, la partie en défaut cesse de bénéficier de l'exonération prévue au présent article lorsque l'obstacle à l'exécution disparaît, *à moins que*, par suite de l'ajournement de l'exécution, celle-ci ne se trouve *si radicalement* transformée qu'elle deviendrait l'exécution d'une obligation *tout autre* que celle qui avait été envisagée au contrat."

2. La Norvège a proposé que cet article devienne le nouvel article 87 de la LUVI révisée.

Articles 75 à 77 de la LUVI

3. J'approuve la proposition des Etats-Unis concernant l'article 75, 1), et je n'ai pas d'objection aux propositions de ce pays relatives à l'article 75, 2) et à l'article 77. La Norvège a proposé que ces dispositions deviennent le nouvel article 70 de la LUVI révisée.

4. Au sujet de la proposition des Etats-Unis tendant à restreindre la portée de l'article 76, je partage les doutes exprimés par les représentants de la France et de la Hongrie. Comme le représentant de la Hongrie, je pense qu'il convient d'harmoniser les dispositions de l'article 76 avec celles de l'article 48, mais je m'opposerais à ce que ces articles soient fondus en un seul. Je renvoie à la proposition norvégienne tendant à ce que l'article 76 devienne un nouvel article 68, ainsi qu'à la proposition concernant la révision de l'article 48.

Articles 78 à 81 de la LUVI

5. La Norvège a proposé que l'article 79 devienne un nouvel article 75 et que la portée en soit étendue de manière à comprendre également le droit de l'acheteur d'exiger du vendeur le remplacement de la chose [voir LUVI, art. 97, 2)]. En outre, au paragraphe 2, *c*, il est proposé de remplacer le membre de phrase "avant la

découverte du défaut de conformité" par "avant d'avoir découvert le défaut de conformité ou avant le moment où il aurait dû le découvrir".

6. En ce qui concerne l'article 79, paragraphe 2, *d*, je ne suis pas en faveur de la proposition française, même si elle est modifiée selon la suggestion de la Hongrie. A mon avis, il importe que les exceptions prévues au paragraphe 2 comprennent les cas où la chose a péri, a été détériorée ou transformée par raison de sa nature même (exemple : biens périssables), que cette modification ait été causée ou non par le défaut de conformité. Ces cas n'étant pas prévus ailleurs, il importe qu'ils le soient au paragraphe 2, *d*, avec les événements fortuits (accidentels) et le fait du vendeur ou d'une personne dont il est responsable. Je n'ai pas d'objection à la fusion des alinéas *a* et *d* du paragraphe 2, à condition que le cas où la chose a péri en raison du défaut de conformité reste mentionné.

7. Je n'ai pas d'objection à l'actuel paragraphe 2, *e*, de l'article 79.

8. L'article 80 devrait être conservé, et sa portée étendue de manière à inclure le droit de l'acheteur d'exiger du vendeur le remplacement de la chose (voir le nouvel article 76 proposé par la Norvège).

9. A propos de l'article 81, je renvoie au nouvel article 77 proposé par la Norvège, notamment l'addition proposée au paragraphe 2, *b*. Je n'ai pas de commentaire à faire sur la suggestion française.

Articles 82 à 90 de la LUVI

10. Je renvoie aux nouveaux articles 78 à 86 et 69 (renumérotés) proposés par la Norvège.

11. Je n'ai pas d'objection au titre, etc., de section indiqué par le Mexique. En ce qui concerne le projet d'article 82 proposé par le Mexique, j'y regrette l'absence d'une référence au gain manqué (voir art. 86).

12. Au sujet de l'article 83, la Norvège a proposé (dans un nouvel article 79) de fixer le taux d'intérêt à un minimum de 6 p. 100, de manière que l'on ne dépende pas entièrement du taux officiel d'escompte, qui, dans de nombreux pays, est fixé de façon assez arbitraire.

13. Pour ce qui est de l'article 84, il faut tenir compte du fait que la suppression de la notion de résolution de plein droit influencera la teneur de la disposition qui figure actuellement au paragraphe 1, puisque la date de la résolution peut être déplacée ou retardée, notamment en cas de non-délivrance (ou en cas de non-paiement du prix). Je pense donc, comme le représentant de l'Autriche, qu'il faut voir si la meilleure formule est bien de prendre pour base le prix courant à la date où le contrat est effectivement résolu. L'Autriche et le Mexique proposent la date à laquelle la délivrance a effectivement eu lieu (ou aurait dû avoir lieu). Mais cette date ne paraît pas convenir aux cas de transport et de délivrance à un transporteur (auxquels cas l'acheteur peut ne pas avoir eu connaissance de la contravention), ni au cas de non-délivrance (auquel cas l'acheteur peut ne pas avoir eu suffisamment de raisons, ou même le droit, de déclarer la résolution du contrat avant qu'un certain délai se soit écoulé). On pourrait donc envisager de prendre pour base la date à laquelle la chose a été remise à l'acheteur ou placée à sa disposition au lieu de destination, à moins que l'acheteur n'ait déclaré la résolution du contrat à une date antérieure, auquel cas c'est cette date qui serait retenue. En cas de non-délivrance ou de non-paiement, on prendrait pour base soit la date à laquelle la résolution a effectivement eu lieu, soit la date du premier jour où le contrat aurait pu être résolu. En outre, on pourrait préciser dans le texte si les dommages-intérêts peuvent toujours être majorés lorsqu'on peut prouver qu'il y a eu dommages additionnels (voir art. 86).

14. La Norvège a proposé d'ajouter un nouvel article après l'actuel article 85 (nouvel art. 82) pour les cas où un achat de remplacement ou une vente compensatoire sont conformes aux usages et raisonnablement possibles (voir texte actuel des articles 25, 42, 1, *c*, et 61, 2, de la LUVI).

15. La Norvège a proposé que le présent article 90, relatif aux frais de délivrance soit placé au début du chapitre V en tant qu'article 69 (sans former une section distincte).

Articles 91 à 101 de la LUVI

16. Je préférerais que l'on conserve l'article 96.

17. En ce qui concerne l'article 97, je renvoie au nouvel article 94 suggéré par la Norvège. Il est proposé de supprimer l'actuel paragraphe 2, devenu superflu, eu égard à l'article 20 révisé (voir l'actuel article 79, par 2).

18. Je n'ai pas d'objection aux articles 98, 99 et 100. A l'article 100, la référence à la première ligne doit être rectifiée de façon à porter sur la deuxième phrase de l'article 21, paragraphe 1 révisé. Je pense que l'article 100 conserve son utilité.

19. La Norvège a proposé que l'article 101 devienne le paragraphe 2 de l'article 97 (nouvel art. 94).

X. — Observations du représentant de la Hongrie sur l'article 74 de la LUVI

1. *Observations et propositions du Royaume-Uni quant à la forme, paragraphe 1*, a* : Il ressort bien de l'article 35, paragraphe 2, et de l'article 36 de la LUVI que l'expression "tenu de" (ou, dans la version révisée, "responsable") signifie que toute sanction est applicable. Cependant, dans le cas de l'article 74, le recours à une autre terminologie serait inutile, sinon trompeur. On risquerait en effet de donner l'impression que les articles 35, paragraphe 2, et 36 n'ont pas la même portée que le texte proposé pour le paragraphe 1 à l'alinéa *a* des observations du Royaume-Uni. Pourquoi, se demanderait le lecteur, les articles 35, paragraphe 2, et 36 n'utilisent-ils pas les mêmes termes ? L'acception large du mot "responsable" ressort également du paragraphe 3 de l'article 74.

2. *Ibid., paragraphe 1*, b : Je ne suis pas sûr que le texte proposé dans la partie des observations du Royaume-Uni consacrée au fond élimine les défauts qu'il se propose de corriger.

a) L'on "ne s'entend pas clairement" non plus sur la notion d'une exécution "radicalement transformée" ou d'une "obligation tout autre", sans parler du fait

* Voir plus haut dans la présente annexe, section 1.

que le texte proposé contient lui aussi, en fin de disposition, les expressions incriminées.

b) L'"impossibilité" de l'exécution entraîne elle aussi une incertitude et des divergences entre les juridictions nationales".

c) Le problème complexe de la relation de cause à effet n'est pas éliminé par le texte proposé, qui ne fait que le placer à un autre niveau ("l'exécution est devenue impossible en raison de circonstances que . . .").

d) Le texte proposé est bien plus compliqué que le texte original, alors que l'un des buts du Groupe de travail est de simplifier la LUVI.

3. *Ibid., paragraphe 2 :*

a) Le texte original de la LUVI s'applique aussi pendant la période préalable à la disparition de l'obstacle temporaire à l'exécution du contrat. Il n'en va pas de même pour le texte proposé. Aux termes de ce dernier, la transformation radicale de l'exécution ne serait à prendre en considération qu'une fois disparu l'obstacle temporaire. Il me semble que la "transformation radicale" devrait également être prise en considération avant la disparition de l'obstacle temporaire à l'exécution.

b) Cela semble indiquer une lacune de la LUVI. Pourquoi la "transformation radicale" ne devrait-elle être prise en considération qu'en cas d'obstacle *temporaire* à l'exécution ? Deuxièmement, pourquoi le paragraphe 1 s'attache-t-il aux *causes* de la contravention au contrat, alors que le paragraphe 2 s'attache aux *effets* de ladite contravention ? A cet égard, le texte du paragraphe 1 proposé par le représentant du Royaume-Uni, qui combine la cause et l'effet de la contravention au contrat, serait nettement préférable à celui de la LUVI, à condition que la même formule soit reprise dans le paragraphe 2 et qu'on supprime de l'article le mot "impossible" (voir ci-après par. 5). Si l'on décide néanmoins de maintenir une telle distinction pour différentes catégories de contraventions au contrat, la distinction ne devrait pas se faire entre l'inexécution temporaire et les autres cas de contraventions, mais, peut-être, entre le retard dans l'exécution et les autres cas de contraventions. Ce point mérite un examen plus approfondi. Ainsi, *nous pourrions introduire dans le paragraphe 1 l'alternative "soit que . . . soit que" proposée dans le texte du représentant du Royaume-Uni ou y utiliser l'expression "due à" (ou toute autre expression équivalente) et, dans le paragraphe 2, recourir à la notion de "transformation radicale" pour tous les cas de retard dans l'exécution.*

4. *Ibid., paragraphe 3 :* Je ne suis par sûr que la "résolution de contrat" soit à mentionner. La présence de ces mots aurait pour effet de limiter pratiquement la "responsabilité" mentionnée au paragraphe 1 du même article à la possibilité de réclamer des dommages-intérêts. L'exonération ne serait alors que l'exonération de verser des dommages-intérêts ou de procéder à l'exécution en nature — exonération qui est de toute façon extrêmement limitée (voir art. 41 de la LUVI).

5. *Limitation du champ d'application au cas d'anéantissement de l'objet du contrat :* Le représentant du Royaume-Uni et celui du Ghana recommandent l'un et l'autre qu'on limite le champ d'application de l'article 74 au cas où le contrat est vidé de son objet (en anglais : *frustration*). Je ne crois pas que les exonérations prévues par la LUVI soient plus généreuses que si elles étaient fondées sur l'anéantissement de l'objet du contrat. L'anéantissement de l'objet (*frustration*) n'est après tout qu'un terme communément employé en *Common Law*, correspondant à une notion classique de ce droit, et la LUVI essaie de mettre au point une terminologie également utilisable dans les systèmes inspirés du droit romain.

Les deux représentants en question semblent se méfier de la concision de l'expression "est due à", qui leur est peu familière. Peut-être pourrait-on apaiser leurs doutes et leurs inquiétudes en complétant ainsi le texte du paragraphe 1 : ". . . des circonstances que, d'après les intentions des parties lors de la conclusion du contrat, elle n'était tenue ni de prendre en considération, ni d'éviter ou de surmonter, *ou qui résultaient de risques qu'elle n'avait pas à supporter*" (sauf amélioration de forme). Un tel libellé ne serait peut-être pas plus précis que les autres formules du même type, mais du moins s'appliquerait-il au cas d'augmentation imprévue des prix, auquel fait allusion le représentant du Royaume-Uni dans ses observations sur la forme [par. 1, *b*]. Ainsi le mot "impossible" n'apparaîtrait pas dans le texte. En effet, dans de nombreux systèmes inspirés du droit romain, la notion d'impossibilité est plus étroite que "l'impossibilité" due à l'anéantissement de l'objet du contrat : elle ne vise en général que l'impossibilité matérielle et juridique — bien que l'expression "impossibilité économique" ait été fréquemment utilisée par les Allemands (surout avant l'acceptation généralisée de la doctrine du *Wegfall der Geschäftsgrundlage*), auquel cas l'impossibilité correspondrait à peu près à "l'impossibilité" due à l'anéantissement de l'objet du contrat.

5. — Rapport du Secrétaire général : questions se posant à propos des chapitres IV à VI de la loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (A/CN.9/87, annexe IV)

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION	1–2
I. — CHAPITRE IV : OBLIGATIONS DE L'ACHETEUR	
A. — Obligations essentielles de l'acheteur en ce qui concerne l'exécution du contrat	3–21
1. Décisions prises à la quatrième session	3
2. Lieu et date du paiement : articles 59 et 60	4–21
a) Nouvelle version proposée pour l'article 60 [*bis*]	11
b) Examen du projet de disposition	12–21

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

Paragraphes

B. — Sanctions en cas de contravention au contrat par l'acheteur 22–44
Regroupement des séries distinctes de dispositions relatives aux sanctions applicables en cas de contravention au contrat de vente par l'acheteur 22–44
a) Regroupement des dispositions relatives aux sanctions 35
b) Projet de disposition pour la section II : sanctions en cas de contravention au contrat par l'acheteur 36
c) Analyse des projets d'articles pour la section II : sanction en cas de contravention au contrat par l'acheteur 37–44
C. — Plan proposé pour le chapitre IV 45

II. — CHAPITRE V : DISPOSITIONS COMMUNES AUX OBLIGATIONS DU VENDEUR ET DE L'ACHETEUR
A. — Révision et déplacement des dispositions relatives au paiement du prix par l'acheteur figurant aux articles 71 et 72 46–47
B. — Sursis à l'exécution : article 73 48–62
1. Règle générale concernant le sursis à l'exécution 49–58
2. Faculté de s'opposer en cours de transport à la délivrance de la chose à l'acheteur 59–62
C. — Plan proposé pour la section I du chapitre V 63

III. — CHAPITRE VI : TRANSFERT DES RISQUES
A. — Introduction; décisions du Groupe de travail dans ce domaine 64–69
B. — Problèmes posés par les dispositions de la LUVI en matière de risques et solutions possibles 70–105
1. Projet de dispositions pour le chapitre VI : transfert des risques 76
2. Discussion du projet de dispositions pour le chapitre VI : risques de perte 77–88
3. Défaut de conformité de la chose : effets sur les risques et sur le droit de déclarer la résolution du contrat 89–105

Introduction

1. Le présent document fait suite au rapport présenté au Groupe de travail à sa quatrième session [1]. Ledit rapport examinait les problèmes non résolus que soulève le chapitre III de la loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (LUVI)[2] relatif aux obligations du vendeur; en réponse à une demande du Groupe de travail, le rapport présentait des projets de dispositions ayant trait à ces problèmes.

2. Les dispositions proposées concernaient notamment le regroupement et l'unification des dispositions relatives aux sanctions figurant dans divers articles du chapitre III de la LUVI. La première partie du présent rapport contient des propositions analogues concernant les dispositions relatives aux sanctions figurant dans divers articles du chapitre IV — Obligations de l'acheteur. On y examine ensuite les solutions possibles aux problèmes que posent les chapitres V et VI de la LUVI, tels qu'ils ressortent des commentaires et propositions des gouvernements [3], et les ajustements qui peuvent être souhaitables pour tenir compte des décisions prises aux sessions antérieures du Groupe de travail [4].

I. — Chapitre IV : obligations de l'acheteur

A. — OBLIGATIONS ESSENTIELLES DE L'ACHETEUR EN CE QUI CONCERNE L'EXÉCUTION DU CONTRAT

1. *Décisions prises à la quatrième session*

3. A sa quatrième session, le Groupe de travail a examiné quatre articles (56 à 59) du chapitre IV de la LUVI traitant des obligations essentielles de l'acheteur. L'article 56 de la LUVI (disposition liminaire générale) a été approuvé sans modification. Le Groupe de travail a approuvé une version révisée de l'article 57 (fixation du prix) et a décidé de différer sa décision sur l'article 58 (poids net) jusqu'à la session actuelle (cinquième

[1] 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 (A/CN.9/WG.2/WP.16; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 2), désigné ci-après sous le titre "Rapport du Secrétaire général sur les obligations du vendeur". Ce rapport est reproduit à l'annexe II du Rapport intérimaire du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa quatrième session (A/CN.9/75), désigné ci-après sous le titre "Rapport sur la quatrième session" (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 3).

[2] La loi uniforme (LUVI) est annexée à la Convention portant loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels qui a été signée à La Haye le 1er juillet 1964. La Convention et la loi uniforme sont publiées dans le *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. I, chap. I, 1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.71.V.3), désigné ci-après sous le titre "Registre des textes".

[3] Voir Analyse des observations et propositions relatives aux articles 71 à 101 de la LUVI présentées par des gouvernements (A/CN.9/WG.2/WP.17), dénommée ci-après l'"Analyse".

[4] Rapports précédents du Groupe de travail : rapport sur la première session (janvier 1970) [A/CN.9/35], *Annuaire de la CNUDCI, vol. I : 1968-1970*, troisième partie, I, A, 2; rapport sur la deuxième session (décembre 1970), [A/CN.9/52], *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, deuxième partie, I, A, 2; rapport sur la troisième session (janvier 1972) [A/CN.9/62], *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, I, A, 5.

session). Pour ce qui est de l'article 59 (lieu du paiement), le Groupe de travail en a approuvé les paragraphes 1 et 2; l'examen d'un troisième paragraphe proposé (accomplissement des formalités prévues par la législation nationale nécessaires pour permettre au vendeur de recevoir le prix) a été remis à la présente session [5].

2. *Lieu et date du paiement : articles 59 et 60*

4. Les articles 59 et 60 de la LUVI forment une sous-section intitulée : "B. — Lieu et date du paiement." L'analyse de ces deux articles révèle qu'ils sont incomplets en ce qui concerne la *date* du paiement du prix, et tout particulièrement la question — d'une grande importance pratique — du rapport entre la date de paiement et la remise de la chose ou son expédition. Cette omission nuit gravement à la clarté de la loi et à son application pratique. Les commerçants doivent pouvoir se reporter à des dispositions claires et unifiées indiquant *où* et *quand* le paiement doit avoir lieu; et il est nécessaire d'indiquer où se place l'aspect essentiel du paiement dans le cadre de l'exécution graduelle du contrat de vente par les deux parties.

5. Pour analyser les règles de la LUVI qui se rapportent au sujet traité à la section IB "Lieu et date du paiement", il convient d'examiner la corrélation existant entre plusieurs articles de cette loi. Après cette analyse, on s'efforcera d'unifier et de simplifier les règles en question.

6. Au premier abord, il semblerait que le paragraphe 1 de l'article 59 de la LUVI vise à définir la relation entre le paiement par l'acheteur et l'exécution par le vendeur. Ce paragraphe dispose que "lorsque le paiement doit être fait contre remise de la chose ou des documents, [l'acheteur doit payer] au lieu de cette remise". Toutefois, l'examen de cette disposition en révèle le caractère tautologique. La "règle" s'applique seulement "lorsque le paiement doit *être fait contre* remise de la chose ou des documents". La prémisse sur laquelle repose cette règle suppose nécessairement que le lieu de remise de la chose (ou des documents) et le lieu de paiement du prix doivent être les mêmes; en énonçant la conclusion selon laquelle le paiement doit se faire au lieu de la remise de la chose, on ne fait que répéter la prémisse en termes différents et on n'ajoute rien à la règle générale de la LUVI selon laquelle les parties doivent exécuter les accords auxquels elles souscrivent. Une telle déclaration de caractère général est sans doute anodine. Mais il faut tenir compte du fait que l'article 59 n'énonce pas de norme qui (en l'absence d'une disposition contractuelle) règle la question de savoir *quand*, par rapport au moment prévu pour la remise de la chose ou des documents, l'acheteur est tenu de payer le prix de la chose.

7. Pour trouver une réponse à cette question fondamentale, il faut rapprocher d'autres dispositions complexes dispersées dans la LUVI. Dix articles plus loin, on trouve à l'article 71 la phrase suivante : "Sous réserve des dispositions de l'article 72, le paiement du prix doit être *concomitant* à la délivrance de la chose." Le terme "concomitant" correspond à une notion juridique qui n'est pas facilement compréhensible pour des commerçants ou même pour des juristes appartenant à des systèmes juridiques différents; toutefois, cette disposition est censée exprimer deux normes importantes : 1) l'acheteur n'est pas obligé de payer avant d'avoir reçu la chose; 2) le vendeur n'est pas obligé de remettre la chose avant d'avoir été payé. Ces deux normes concrétisent un principe communément admis : le crédit, pour fréquent qu'il soit, exige une évaluation de la situation et par conséquent ne peut être exigé à moins que les parties n'en soient expressément convenues.

8. Une des difficultés tient au fait que selon ladite disposition de l'article 71 de la LUVI, le paiement du prix doit être concomitant à la délivrance de la chose. Dans la LUVI, la "délivrance" — à la différence de la "remise" — ne signifie pas l'abandon de la possession de la chose ou de la jouissance sur la chose. En fait, la "délivrance" est une notion complexe et artificielle dont la portée se déduit de dispositions complexes dispersées dans le texte de la LUVI. Pour appliquer l'article 71, il faut d'abord se référer à l'article 19, qui énonce les règles concernant la délivrance; le Groupe de travail, à sa troisième session, a estimé que l'article 19 n'était pas satisfaisant, et, à sa quatrième session, il a décidé de le supprimer [6]. Au lieu d'essayer de définir la notion de "délivrance", le Groupe de travail, à sa quatrième session, a approuvé les dispositions figurant à l'article 20 qui ont trait aux mesures que doit prendre le vendeur pour exécuter son obligation d'effectuer la délivrance [7].

9. Aux termes de l'article 71, la règle selon laquelle la délivrance et le paiement du prix doivent être concomitants est applicable "sous réserve des dispositions de l'article 72". L'article 72 ne s'applique que "dans les cas où le contrat implique un transport de la chose et lorsque la délivrance, en vertu de l'article 19, alinéa 2, se réalise par la remise de la chose au transporteur". Dans ce contexte, l'article 72 fournit des règles visant à renforcer la proposition générale énoncée à l'article 71 selon laquelle le vendeur n'est tenu ni d'expédier la chose ni de mettre la chose en la puissance de l'acheteur avant que ce dernier n'ait payé le prix. Toutefois, le but que l'on cherche à atteindre est obscurci par la référence à la "délivrance" de la chose [8].

---

[5] Rapport sur la quatrième session (A/CN.9/75; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 3), par. 150 à 177. Le texte du troisième paragraphe proposé pour l'article 59 figure au paragraphe 173. Le Groupe de travail a également différé l'examen des articles 60 à 70 du chapitre IV (*ibid.*, par. 178). Voir également : Compilation des dispositions approuvées par le Groupe de travail pendant ses quatre premières sessions (A/CN.9/WG.2/WP.18), dénommée ci-après la "Compilation", reproduite plus haut dans le présent volume, deuxième partie, I, 2.

[6] Rapport sur la troisième session (janvier 1972) [A/CN.9/62, Add.1] (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III*, deuxième partie : I, A, 5), par. 15 à 21; Rapport sur la quatrième session (1973) [A/CN.9/75], par. 16 à 21 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 3). Voir également rapport du Secrétaire général : la "délivrance" dans la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.8) [*Annuaire de la CNUDCI, vol. III*, deuxième partie : I, A, 1], par. 37 à 40, et annexe III.

[7] Rapport sur la quatrième session, par. 22 à 29.

[8] On notera que la disposition de l'article 72 citée, qui permet au vendeur d'exiger le paiement au lieu de destination contre documents, s'applique lorsque deux conditions sont remplies : 1) le contrat implique le transport de la chose et 2) la "délivrance" selon l'article 19, 2), se réalise par la remise de la chose au transporteur. Compte tenu du rôle que la "délivrance" joue dans la LUVI en rapport avec les risques de

10. Pour résumer, la section IB "Lieu et date du paiement" (art. 59 et 60) ne traite pas des problèmes les plus importants qui relèvent de cette rubrique; des dispositions dispersées dans les articles 19, 71 et 72 touchent ces questions fondamentales, mais les réponses manquent de clarté et ne sont pas toujours heureuses. Il semblerait souhaitable de présenter des dispositions plus complètes sous la rubrique de la section IB "Lieu et date du paiement".

11. On trouvera ci-après une nouvelle version de l'article 60, inspirée des règles des articles 71 et 72. On notera que le paragraphe 2 de cette nouvelle version tient compte du rôle que jouent les lettres de crédit documentaire pour ce qui est de faciliter l'échange de la chose contre le prix. Les dispositions de la LUVI applicables au paiement passent pratiquement sous silence cet arrangement commercial essentiel [9]. Pour que le système conserve sa souplesse, il faut laisser l'usage commercial régler les détails des opérations de crédit documentaire. Il semble néanmoins indispensable de mentionner le crédit documentaire dans une loi relevant du droit commercial moderne. On sera mieux à même d'examiner les autres questions qui peuvent se poser après avoir étudié le projet de disposition ci-après :

a) *Nouvelle version proposée pour l'article 60* [bis]

1. L'acheteur paie le prix lorsque le vendeur, conformément au contrat et à la présente loi, remet la chose ou un document régissant la possession de la chose.

2. Dans le cas où le contrat implique un transport de la chose, le vendeur peut soit :

a) Par notification appropriée, exiger qu'avant l'expédition de la chose, l'acheteur, à son choix, dans le pays du vendeur, paie le prix en échange des documents régissant la disposition de la chose ou fasse établir une lettre de crédit irrévocable, conformément à la pratique commerciale courante, assurant ce paiement; soit

b) Expédier la chose, en stipulant que celle-ci ou les documents qui en régissent la disposition, seront remis à l'acheteur au lieu de destination contre paiement du prix.

3. L'acheteur n'est pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu la possibilité d'examiner la chose, à moins que les modalités de délivrance ou de paiement dont sont convenues les parties n'excluent cette possibilité.

b) *Examen du projet de disposition*

12. Le paragraphe 1 répond à deux préoccupations fondamentales. La première est de déterminer la date à laquelle le paiement du prix est dû. Cette date est fixée en fonction de l'exécution du contrat par le vendeur par la remise de la chose (ou des documents la représentant). Cette méthode est appropriée, eu égard à la nature des obligations qu'impose un contrat de vente. Pour exécuter le contrat, le vendeur doit fournir ou fabriquer la chose et, normalement, préparer son expédition, ce qui implique des opérations plus complexes que le paiement du prix. Souvent, le contrat ou les usages en vigueur accordent au vendeur un certain délai pour mener à bien ces diverses opérations, et livrer la chose à l'acheteur ou l'expédier par un transporteur (voir art. 21 de la LUVI). Le prix n'est pas dû tant que le vendeur n'est pas prêt à exécuter le contrat; lorsqu'il est prêt, le prix est dû — à moins, naturellement, que les parties ne soient convenues d'une délivrance à crédit. Le projet de paragraphe 1 établit donc une norme pour la date du paiement — élément essentiel qui fait défaut dans la section de la LUVI intitulée "Lieu et date du paiement".

13. La deuxième préoccupation dont procède le projet est d'énoncer le principe, accepté dans la pratique commerciale, selon lequel, sauf convention expresse, aucune des deux parties n'est tenue de faire crédit à l'autre, c'est-à-dire que l'acheteur n'est pas obligé de payer le vendeur tant que la chose n'est pas en sa puissance et en sa possession, et que le vendeur n'est pas tenu d'abandonner la possession de la chose tant qu'il n'a pas reçu le prix.

14. Le projet de paragraphe 1 tient compte du fait qu'il est possible d'avoir la chose en sa puissance en détenant un document qui en régit la possession. Le membre de phrase "document régissant la possession de la chose" s'entendrait de documents tels que des connaissements négociables, ou des titres de propriété analogues dont le transporteur exige la remise contre la délivrance de la chose [10].

15. Le paragraphe 2 applique les principes fondamentaux formulés au paragraphe 1 dans les cas où le contrat implique un transport de la chose.

16. L'alinéa *a* du paragraphe 2 donne au vendeur la possibilité d'exiger le paiement du prix avant l'expédition de la chose. Dans les ventes régies par la présente loi, la chose sera normalement expédiée dans un autre pays, le transport sera souvent assuré jusqu'à une destination lointaine et donnera lieu à un fret important. L'alinéa *a* du paragraphe 2 donne au vendeur la possibilité d'éviter deux risques : *a*) si le prix acquitté au lieu de destination, des restrictions de contrôle des changes peuvent empêcher le vendeur de recevoir le produit de la vente; *b*) si l'acheteur refuse la chose en un lieu éloigné, le vendeur risque d'encourir des frais importants pour réexpédier ou écouler la chose — frais que le vendeur ne pourra peut-être jamais récupérer en raison du caractère aléatoire des procès et la solvabilité problématique de l'acheteur. Ces considérations semblent avoir inspiré les dispositions des articles 59 et 72 de la LUVI, mais il faut espérer que dans le cadre d'un texte unifié regroupant les dispositions relatives à la date et au lieu du paiement, les règles seront plus

perte (voir art. 97 de la LUVI), cette disposition de l'article 72 semblerait ne pas s'appliquer lorsque le contrat prévoit que le vendeur conserve les risques en cours de voyage. Dans le cas de transports de ce genre, le vendeur serait tout aussi fondé, sinon plus, à ne remettre la chose au lieu de destination que lorsque l'acheteur paie, mais l'emploi de la notion de "délivrance" dans la LUVI fait qu'il est difficile d'atteindre le résultat voulu.

[9] L'article 69 de la LUVI fait mention des divers moyens de paiement, y compris le crédit documentaire, mais cette disposition n'a pas d'effet en soi car elle dépend expressément des stipulations du contrat ou de l'application des usages des lois, ou de la réglementation en vigueur. Cet article n'ajoute donc rien, ou presque, aux autres dispositions de la LUVI. Voir art. 3 et 9 tels qu'ils ont été approuvés par le Groupe de travail; ces articles sont reproduits dans la Compilation (A/CN.9/WG.2/WP.18; reproduite dans le présent volume, deuxième partie, I, 2).

[10] Le point de savoir si un document régit ou non la possession de la chose dépend des dispositions de ce document et de la loi applicable. Il semble préférable de mentionner au paragraphe 1 l'effet qui s'attache au document plutôt que de citer nommément des documents, tels que le "connaissement négociable" ou le "titre de propriété", étant donné que ces désignations ne sont pas toujours employées dans le même sens.

clairement énoncées et comporteront moins de lacunes et de difficultés d'ordre technique.

17. On notera que si, en vertu de l'alinéa *a* du paragraphe 2, le vendeur exige le paiement avant l'expédition de la chose, l'acheteur peut choisir de recourir aux méthodes habituelles et efficaces de paiement en établissant une lettre de crédit irrévocable dans le pays du vendeur [11]. Conformément à la règle générale énoncée au paragraphe 1 et "à la pratique commerciale courante" (par. 2), le paiement en vertu de la lettre de crédit ne serait dû que sur présentation des documents régissant la possession de la chose [12].

18. Le paragraphe 3 regroupe, en ce qui concerne la remise de la chose contre le prix, les règles relatives au droit d'examiner la chose avant le paiement qui figurent à l'article 71 et aux paragraphes 1 et 2 de l'article 72 de la LUVI. Ces trois dispositions de la LUVI visent à formuler la règle générale selon laquelle l'acheteur peut examiner la chose avant d'en payer le prix à moins que les modalités de paiement dont les parties sont convenues n'excluent la possibilité de cet examen. Le paragraphe 3 du projet pose ainsi une seule règle uniforme dont le but est d'éviter les difficultés d'interprétation que pourrait poser dans le cadre de la LUVI la nécessité de concilier les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 72. Aux termes du paragraphe 1 de l'article 72 de la LUVI (dernière phrase), la délivrance de la chose au lieu de destination s'effectuerait normalement par l'envoi des documents (notamment un connaissement négociable) à une banque d'encaissement de la ville de l'acheteur, laquelle les remettrait contre paiement du prix [13]. Dans ce cas, le paragraphe 1 de l'article 72 dispose que "l'acheteur n'est pas tenu de payer le prix avant d'avoir eu la possibilité d'examiner la chose". En revanche, la paragraphe 2 stipule que

> "cependant, dans le cas où le contrat prévoit le paiement contre documents, l'acheteur n'a pas le droit de refuser le paiement du prix pour la raison qu'il n'a pas eu la possibilité d'examiner la chose".

19. Les cas ci-après illustrent la difficulté qu'il y a à concilier les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 72 de la LUVI :

a) *Cas n° 1 :* Le contrat prévoit le paiement du prix sur présentation d'un connaissement négociable au lieu d'arrivée de la chose et seulement après l'arrivée de la chose.

b) *Cas n° 2 :* Le contrat prévoit ledit paiement contre documents avant la date prévue pour l'arrivée de la chose, ou en un lieu éloigné du lieu d'arrivée.

20. Dans le cas n° 1, il serait possible de procéder à l'examen de la chose, et le vendeur peut à cet effet porter les instructions appropriées dans le connaissement ou donner des instructions appropriées au transporteur. Dans le cas n° 2, il ressort des clauses du contrat que les modalités de délivrance et de paiement dont les parties sont convenues excluent la possibilité d'un examen avant paiement. Aux termes du projet de disposition proposé, une offre de délivrance effective de la part du vendeur devrait prévoir la possibilité d'un examen de la chose dans le cas n° 1, mais pas dans le cas n° 2. Il semble difficile de dégager des dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 72 de la LUVI des solutions satisfaisantes pour ces situations types.

21. On notera que le projet de disposition proposé plus haut est intitulé "Article 60 [*bis*]", ce qui montre que l'utilité de l'article 60 de la LUVI est mise en doute [14]. Si le Groupe de travail décide de supprimer cet article, le projet de disposition pourrait le remplacer. Si le Groupe de travail maintient l'article 60 de la LUVI, le projet de disposition pourrait compléter cet article de façon appropriée.

B. — Sanctions en cas de contravention au contrat par l'acheteur

1. *Regroupement des séries distinctes de dispositions relatives aux sanctions applicables en cas de contravention au contrat de vente par l'acheteur*

22. Le chapitre IV de la LUVI, intitulé "Obligations de l'acheteur", n'énonce que quelques règles de fond relatives aux obligations de l'acheteur, mais intercale dans ces dispositions trois séries distinctes de sanctions qui s'appliquent lorsque l'acheteur n'exécute pas l'une ou l'autre de ses obligations fondamentales. C'est ainsi qu'au chapitre IV des sanctions distinctes sont prévues par : *a*) les articles 61 à 64 (sanctions du défaut de paiement); *b*) les articles 66 à 68 (sanctions du défaut de prise de livraison), et *c*) l'article 70 (sanctions du défaut d'exécution d'une "autre obligation quelconque"). Ces sanctions ne sont pas groupées parce qu'elles suivent l'ordre dans lequel les obligations du vendeur sont énoncées dans le chapitre III de la LUVI. A sa quatrième session, le Groupe de travail a décidé de regrouper et de fusionner les séries distinctes de sanctions prévues au chapitre III [15]. Les raisons qui militent en faveur de l'établissement d'un régime unifié de sanctions au chapitre III semblent valoir également pour le chapitre IV. Dans le rapport qu'il a présenté au Groupe de travail à sa quatrième session, le Secrétaire général a analysé en détail les problèmes que pose la création de séries distinctes de dispositions relatives aux sanctions applicables au divers aspects de l'exécution d'un contrat de vente. Ainsi qu'il est noté dans le

[11] Il semble suffisamment clair que la lettre de crédit a été "établie" si elle a été soit délivrée, soit confirmée dans le pays du vendeur.

[12] Dans la "pratique commerciale courante", il se peut également que soit exigée dans la lettre de crédit la présentation d'autres documents d'expédition. Voir Règles et usances uniformes relatives au crédit documentaire de la CCI, *Registre des textes*, vol. I, chap. II, B. Toutefois, il est vraisemblable que le fait de prévoir expressément de telles particularités dans une convention internationale conférerait une rigueur excessive à ses dispositions.

[13] Agissant au nom du vendeur, la banque d'encaissement détiendrait habituellement tant le connaissement qu'un effet à vue, tiré par le vendeur et stipulant le paiement du prix. La banque d'encaissement remettrait le connaissement contre paiement de l'effet.

[14] Voir Analyse des observations et propositions présentées au Groupe de travail à sa quatrième session (A/CN.9/WG.2/WP.15; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 1), par. 25 et 26. L'utilité de l'article 60 de la LUVI sera encore moindre après l'adoption des dispositions relatives à la date du paiement qui sont énoncées dans le projet d'article proposé.

[15] Rapport sur la quatrième session (A/CN.9/75; *Annuaire de la CNUDCI, vol. VI : 1973*, deuxième partie, I, A, 3), par. 79 à 137.

rapport, la fusion des dispositions relatives aux sanctions présente les avantages suivants [16] :

a) Un régime unique prévient les lacunes, évite d'avoir à introduire un système complexe de renvois et élimine les contradictions qui découlent de l'existence de plusieurs régimes distincts de sanctions. Par conséquent, les dispositions unifiées peuvent être rédigées avec plus de simplicité et de clarté;

b) Toutes les dispositions de fond concernant ce que la partie *doit faire* peuvent être réunies sans être interrompues par des règles complexes et techniques concernant les sanctions en cas d'inexécution. Une représentation unifiée de leurs obligations fondamentales faciliterait aux commerçants la compréhension de la loi — et partant le respect de ces obligations;

c) Les dispositions qui font double emploi et se chevauchent peuvent être éliminées, ce qui simplifie et abrège la loi. Ainsi qu'il a été souligné dans le rapport du Secrétaire général, 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.

23. Etant donné que le Groupe de travail a déjà décidé de regrouper les séries distinctes de dispositions relatives aux sanctions du chapitre III (Obligations du vendeur), il est vraisemblable qu'il voudra envisager la même opération pour le chapitre IV (Obligations de l'acheteur). En conséquence, on examinera d'abord dans le présent rapport les dispositions relatives aux obligations fondamentales de l'acheteur. L'examen du chapitre IV montre qu'il contient très peu de dispositions de fond relatives aux obligations de l'acheteur, ce qui reflète la faible étendue de ces obligations (paiement du prix convenu) et rend encore plus souhaitable et réalisable la refonte : *a*) des dispositions de fond et *b*) des dispositions relatives aux sanctions du chapitre IV.

24. A sa quatrième session, le Groupe de travail a examiné les quatre premières dispositions de fond du chapitre IV (art. 56 à 59)[17]. L'article 60 et un projet d'article 60 *bis* ont été examinés plus haut (par. 11).

25. Les articles 61 à 64 de la LUVI forment une sous-section intitulée : "C. Sanctions du défaut de paiement". Pour les raisons mentionnées plus haut (par. 22 et 23), ces dispositions seront examinées ultérieurement, dans le cadre de la refonte des dispositions relatives aux sanctions dont dispose le vendeur.

26. La section II de la LUVI intitulée "Prise de livraison" (art. 65 à 68) comprend essentiellement des dispositions relatives aux sanctions qui font double emploi avec celles qui figurent dans la sous-section C de la section I de la LUVI. L'une des dispositions de fond relativement peu nombreuses de cette section est l'article 65, qui se borne à donner une définition de la "prise de livraison". (L'acheteur est tenu de "prendre livraison" en vertu de l'article 56.) Le maintien de l'article 65 sous sa forme actuelle ne semble pas poser de problèmes [18].

27. L'article 66 énonce les sanctions prévues lorsque l'acheteur ne prend pas livraison. (Cet article fait pendant à l'article 62 qui énonce les sanctions prévues lorsque l'acheteur ne paie pas le prix.) Pour les raisons indiquées plus haut (par. 22 et 23), un ensemble unifié de sanctions sera exposé plus loin (par. 36 ci-après), après la représentation unifiée des obligations fondamentales de l'acheteur.

28. L'article 67 de la LUVI concerne au premier chef les droits et obligations fondamentaux du vendeur et de l'acheteur lorsque le contrat donne à l'acheteur le droit d'effectuer certaines spécifications en ce qui concerne "la forme, le mesurage ou d'autres modalités de la chose". En outre, cet article comprend au paragraphe 1 une brève disposition prévoyant une sanction au cas où l'acheteur ne procéderait pas à cette spécification. Le texte de l'article 67 est ainsi conçu (la disposition relative à la sanction est soulignée) :

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.

29. On notera que la disposition concernant la sanction (soulignée dans le texte) est si brève qu'on pourrait la conserver dans cet article sans diminuer pour autant les avantages (exposés plus haut aux paragraphes 22 et 23) qui militent en faveur de l'établissement d'un régime unifié de sanctions applicables en cas de contravention au contrat par l'acheteur. Toutefois, cette disposition soulève certaines questions de principe que le Groupe de travail voudra peut-être examiner.

30. Aux termes du paragraphe 1 de l'article 67 de la LUVI, si l'acheteur n'effectue pas une spécification "*à la date* convenue expressément ou tacitement", le vendeur peut "*déclarer la résolution du contrat* dans un bref délai". En vertu de cette disposition, le vendeur peut déclarer dans un bref délai la résolution du contrat sans qu'il soit tenu compte de l'étendue du retard apporté à effectuer la spécification et sans qu'il soit besoin de rechercher si ce retard constitue une contravention essentielle au contrat. A cet égard, cette

[16] Le rapport du Secrétaire général (A/CN.9/WG.2/WP.6) est reproduit en annexe (annexe II) au rapport sur la quatrième session (A/CN.9/75; reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 2). La refonte des dispositions relatives aux sanctions est examinée aux paragraphes 27 à 57, 111 à 155 et 158 à 162. Les raisons qui militent en faveur de cette refonte sont résumées au paragraphe 177.

[17] Rapport sur la quatrième session (A/CN.9/75; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 3), par. 150 à 177. On notera que l'article 58 (détermination du prix d'après le poids net) a été placé entre crochets, et la décision définitive différée jusqu'à la présente session (*ibid.*, par. 171). La décision au sujet d'un troisième paragraphe proposé pour l'article 59 a de même été différée (*ibid.*, par. 173 à 177).

[18] Dans l'analyse des observations et propositions présentées au Groupe de travail à sa quatrième session, il est indiqué que cet article n'a fait l'objet d'aucune observation (A/CN.9/WG.2/WP.15; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 1), par. 33 et 34.

disposition est incompatible avec les articles 26, 1), 30, 1), 32, 1), 43, 45, 2), 52, 3), 55, 1), *a*, 62, 1), 66, 1) et 70, 1), *a*, de la LUVI et avec les sanctions prévues par le Groupe de travail à sa quatrième session en cas de contravention au contrat par le vendeur [19]. Aux termes de toutes ces dispositions, la sanction rigoureuse que constitue la résolution du contrat n'est applicable qu'en cas de contravention essentielle au contrat [20]. Il n'est pas évident qu'un léger retard de l'acheteur à communiquer les spécifications au vendeur aura toujours plus de gravité qu'un retard du vendeur à fournir la chose ou un retard de l'acheteur à en payer le prix. Aussi serait-il souhaitable, en bonne logique, de supprimer dans l'article 67 la disposition soulignée concernant la sanction, afin que le retard apporté par l'acheteur à fournir les spécifications ou l'inexécution de cette obligation tombent sous le coup des sanctions générales applicables en cas de contravention au contrat par l'acheteur [21].

31. L'article 68 énonce les sanctions applicables en cas de défaut de "prise de livraison ou défaut de spécification" de la part de l'acheteur. Pour les raisons indiquées plus haut (par. 22 et 23), la teneur de cette disposition sera reprise dans un texte unifié regroupant les sanctions concernant le chapitre IV (voir ci-après par. 36).

32. L'article 69 énonce en une brève phrase la seule disposition de fond de la section III : "Autres obligations de l'acheteur". Cet article ne prête guère à conséquence par lui-même car l'obligation de l'acheteur se limite à prendre les mesures concernant la garantie du paiement du prix qui sont "prévues par le contrat, par les usages ou par la réglementation en vigueur". Il ne semble pas nécessaire de réaffirmer ici que l'acheteur doit exécuter sa partie du contrat; dans l'article 9 la LUVI donne effet aux usages, et il semble que les lois et règlements "applicables" continueront à être "applicables" sans une disposition aussi vague (et dont les termes renvoient les uns aux autres). Il est probable qu'on a été amené à créer cette section distincte concernant les "autres obligations de l'acheteur" parce qu'on avait classé en catégories distinctes les différentes obligations de l'acheteur ("Section I, Paiement du prix"; "Section II, Prise de livraison"), chacun comportant son propre système de sanctions. Il a donc fallu créer une section "fourre-tout" pour toutes les obligations résiduelles de l'acheteur qui n'entraient pas dans le cadre des deux premières sections. En regroupant en une présentation unifiée : *a*) les obligations fondamentales de l'acheteur, *b*) les sanctions applicables en cas de manquement de l'acheteur à l'une quelconque de ses obligations fondamentales, on éliminera ce problème.

33. N'ayant pas d'effet par lui-même, l'article 69 pourrait être omis; pour la même raison, son maintien n'aurait vraisemblablement pas de conséquence fâcheuse. Toutefois, les dispositions relatives au paiement (notamment la garantie du paiement par l'ouverture d'un crédit documentaire) ont été incluses dans la nouvelle version proposée pour l'article 60 [*bis*] (voir plus haut par. 11). Si le Groupe de travail adopte un article qui s'inspire de cette proposition, la LUVI gagnerait en clarté et en simplicité si l'on en supprimait l'article 69.

34. L'article 70, qui est le dernier article du chapitre IV, Obligations de l'acheteur, prévoit un ensemble de sanctions pour la section III, "Autres obligations de l'acheteur". Il est évident que si le Groupe de travail établit un régime unifié de sanctions pour le chapitre IV, de telles séries distinctes de sanctions deviendront superflues.

a) *Regroupement des dispositions relatives aux sanctions*

35. Pour les raisons signalées plus haut (par. 22 et 23), il paraît probable que le Groupe de travail voudra procéder au regroupement des sanctions prévues au chapitre IV, en s'inspirant des dispositions regroupées qu'il a approuvées pour le chapitre III [22]. Comme nous le verrons, les dispositions regroupées du chapitre III (Obligations du vendeur) sont aisément adaptables au chapitre IV (Obligations de l'acheteur). Les principales modifications à y apporter découlent du fait que les obligations de l'acheteur sont moins complexes que celles du vendeur; en conséquence, il n'y a pas lieu de reprendre au chapitre IV certaines des dispositions figurant au chapitre III.

b) *Projet de dispositions pour la section II : sanctions en cas de contravention au contrat par l'acheteur*

36. On trouvera ci-après un ensemble de dispositions concernant les sanctions applicables dans le cadre du chapitre IV, qui s'inspirent des dispositions (art. 41 et suivants) approuvées pour le chapitre III. Cet ensemble présuppose que la première partie du chapitre IV énonce les obligations fondamentales du vendeur; les dispositions concernant ces obligations pourraient être regroupées sous le titre : "Section I. — Exécution du contrat par l'acheteur" [23]. L'ensemble des dispositions relatives aux sanctions pourrait alors être classé sous le titre : "Section II. — Sanctions en cas de contravention au contrat par l'acheteur" [24].

---

[19] Rapport sur la quatrième session [A/CN.9/75, par. 108 (art. 44, 1) *a*] : voir également la Compilation (A/CN.9/WG.2/WP.18).

[20] Dans de nombreuses dispositions de la LUVI, et dans le régime de sanctions approuvé par le Groupe de travail à sa quatrième session [art. 43 et 44, 1), *b*], la partie envers laquelle l'engagement n'a pas été exécuté peut poser les bases de la résolution du contrat en sommant l'autre partie de s'exécuter dans un délai déterminé d'une durée raisonnable (Nachfrist). Le paragraphe 1 de l'article 67 de la LUVI dispose que le vendeur doit adresser une demande à l'acheteur mais il peut déclarer la résolution du contrat pour tout retard apporté à la fourniture des spécifications sans qu'il y ait lieu de se préoccuper de savoir s'il a ou non adressé cette demande.

[21] On trouvera ci-après au paragraphe 45 le plan proposé pour le chapitre IV, qui montre où il est prévu d'insérer l'article 67.

[22] Rapport sur la quatrième session (A/CN.9/75; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 3), par. 83 à 130 (art. 41 à 47) et annexe I. Voir rapport du Secrétaire général, *ibid.*, annexe II, *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, 1, A, 2), par. 111 à 177, plus spécialement par. 158 à 176.

[23] Cette section comprendrait les articles 56, 57, 58, 59, 60, 65 et 67 dans leur version initiale ou dans une version remaniée. Voir plus haut par. 3, 11 et 28. Le plan envisagé pour le chapitre IV est présenté plus loin (par. 45).

[24] Cette section remplacerait les articles 61, 62, 63, 64, 66, une partie de l'article 67, 1) et les articles 68 et 70 de la LUVI. Pour éviter toute confusion avec les dispositions de la LUVI, le projet de dispositions relatives aux sanctions commence à

DISPOSITIONS PROPOSÉES

SECTION II. — SANCTIONS EN CAS DE CONTRAVENTION AU CONTRAT PAR L'ACHETEUR

Article 70

1. Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi, le vendeur peut :

a) Exercer les droits prévus aux articles 71 à 72 *bis*; et

b) Obtenir les dommages-intérêts prévus aux articles 82 et 83 ou aux articles 84 à 87.

2. En aucun cas, l'acheteur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce.

Article 71

Le vendeur a le droit d'exiger de l'acheteur 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 le vendeur n'ait agi de manière incompatible avec l'exercice de ce droit en déclarant la résolution du contrat conformément à l'article 72 *bis*.

Article 72

Lorsque le vendeur exige de l'acheteur l'exécution du contrat, il peut fixer à cette fin un délai supplémentaire d'une durée raisonnable. Lorsque l'acheteur n'a pas exécuté son obligation à l'expiration du délai supplémentaire ou, si le vendeur n'a fixé aucun délai, à l'expiration d'un délai d'une durée raisonnable, ou lorsque l'acheteur, 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, le vendeur peut se prévaloir de toute sanction mise à sa disposition par la présente loi.

Article 72 bis

1. Le vendeur peut, en adressant une notification à cet effet à l'acheteur, déclarer la résolution du contrat :

a) Lorsque l'inexécution par l'acheteur 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 l'acheteur n'a pas exécuté le contrat à l'expiration du délai supplémentaire fixé par le vendeur conformément à l'article 72.

2. Le vendeur est déchu du droit de déclarer la résolution du contrat s'il n'adresse pas à l'acheteur une notification à cet effet dans un délai raisonnable après qu'il a eu connaissance du défaut d'exécution par l'acheteur ou aurait dû en avoir connaissance ou, lorsque le vendeur a exigé de l'acheteur l'exécution du contrat, après l'expiration du délai mentionné à l'article 72.

c) *Analyse des projets d'articles pour la section II : sanction en cas de contravention au contrat par l'acheteur*

37. Le libellé de l'article 70 suit de près celui du premier article (art. 41) de l'ensemble de dispositions relatives aux sanctions du chapitre III, approuvé par le Groupe de travail à sa quatrième session. A l'alinéa 1, *b*, de l'article 70, il a été nécessaire d'insérer une référence à l'article 83, qui s'applique au "retard dans le paiement du prix". Voir LUVI 63, 2).

38. Le paragraphe 1 de l'article 70 joue le rôle d'une introduction générale. A la fin de l'alinéa *a*, le mot "et" a été ajouté pour sauvegarder le principe appliqué aux articles 41, 2), 55, 1), 63, 1), et 68, 1), de la LUVI, selon lequel une partie peut à la fois déclarer le contrat résolu et demander des dommages-intérêts pour la contravention au contrat [25].

39. Le paragraphe 2, qui stipule que le vendeur ne peut demander à un juge ni à un arbitre de lui accorder un délai de grâce, reprend l'article 64 de la LUVI, qui apparaît à la section I (Paiement du prix) du chapitre IV. Les sections II (Prise de livraison) et III (Autres obligations de l'acheteur) ne contiennent pas de disposition analogue. Cette absence pourrait être utilisée à l'appui de la thèse que la LUVI n'interdit pas l'octroi d'un délai de grâce pour l'exécution des obligations visées aux sections II et III. Cette interprétation, qui ne correspond sans doute pas à l'intention des auteurs, fournit l'occasion de constater les incohérences et les lacunes qui résultent de la fragmentation des dispositions concernant les sanctions applicables aux divers stades d'exécution du contrat de vente [26].

40. L'article 71 suit de près l'article 42, approuvé par le Groupe de travail à sa quatrième session. Les seules modifications importantes sont : *a*) la suppression des membres de phrase relatifs à la réduction de prix et à la réparation du défaut de conformité à la fin du paragraphe 1 de l'article 42, et *b*) la suppression du paragraphe 2, qui traite des obligations du vendeur requis de délivrer des choses nouvelles. Ces dispositions sont sans objet du point de vue des obligations de l'acheteur, et il n'y a pas lieu de les faire figurer au chapitre IV de la LUVI [27].

41. L'article 72 suit de près l'article 43 tel qu'il a été approuvé par le Groupe de travail. L'article 43 *bis*, approuvé par le Groupe de travail pour le chapitre III, traite de la réparation par le vendeur d'un manquement à l'une quelconque de ses obligations. Pour les raisons indiquées au paragraphe précédent, cette disposition n'est pas reprise dans la série de dispositions concernant les sanctions proposée pour le chapitre IV [28].

l'article 70, qui, dans la LUVI, énonce les sanctions en cas d'inexécution par l'acheteur d'une obligation autre que celles qui sont visées aux sections précédentes. Les articles 71 et 72 de la LUVI ont été incorporés dans le projet d'article 60 [*bis*] qui figure plus haut au paragraphe 11.

[25] Aux termes des articles 84 à 87, il est clair que des dommages-intérêts peuvent être réclamés lorsque le contrat est résolu, mais il est sans doute bon de ne pas laisser le lecteur dans le doute sur ce point dans les parties de la loi précédant ces articles.

[26] Le rapport du Secrétaire général présenté au Groupe de travail à sa quatrième session (A/CN.9/75, annexe II; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 2) fait état, aux paragraphes 164, 170, 171, 172, 174 et 176, de lacunes et d'incohérences similaires qui sont apparues dans les séries de dispositions du chapitre III concernant le régime des sanctions.

[27] Le projet d'article 71 traite du droit d'exiger de l'acheteur l'exécution du contrat. Au chapitre IV de la LUVI, cette disposition figure à la section I (art. 61) et à la section III [art. 70, 2)], mais non à la section II. Cette absence semble encore être une lacune accidentelle imputable à la fragmentation des dispositions de la LUVI concernant les sanctions. Voir ci-dessus par. 39.

[28] Il serait possible de concevoir une disposition concernant la "réparation" par l'acheteur d'un défaut d'exécution initial en matière de paiement (rectification d'une lettre de crédit, par exemple). Mais les dispositions concernant la réparation de l'article 44 de la LUVI et de l'article 43 *bis* de la version remaniée du Groupe de travail semblent se justifier par les compilations spéciales qui peuvent surgir à l'occasion de la réparation ou du remplacement de marchandises défectueuses. Comme il a été noté, le chapitre IV de la LUVI ne contient pas de disposition comparable à celle qui figure au chapitre III (art. 44). La présence d'une telle disposition ne paraît pas nécessaire puisqu'on peut régler les problèmes qui pourraient se

(Suite de la note p. suiv.)

42. L'article 72 *bis* s'inspire de l'article 44 dans la version établie par le Groupe de travail. La seule modification importante est la suppression de l'alinéa, *a* du paragraphe 2 qui, à l'article 44, vise les dispositions concernant la réparation par le vendeur d'un défaut d'exécution.

43. Les autres dispositions relatives aux sanctions applicables au vendeur en cas de défaut d'exécution (chap. III) ne semblent pas se justifier eu égard à la simplicité relative des obligations de l'acheteur (chap. IV) et ont été omises dans le projet présenté ci-dessus (le chapitre IV de la LUVI ne contient d'ailleurs pas de dispositions de ce genre). Les dispositions du chapitre III qui n'ont pas été reprises dans les dispositions proposées pour le chapitre IV (par. 36) sont les suivantes : article 45 (réduction du prix); article 46 (délivrance partielle de la chose); article 47 (offre de délivrance anticipée; offre d'une quantité supérieure à celle prévue au contrat); article 48 (exercice anticipé des sanctions lorsqu'il est manifeste que la chose ne sera pas conforme au contrat).

44. L'ensemble des dispositions présentées ci-dessus, qui s'applique chaque fois que "l'acheteur n'a pas exécuté l'une quelconque des obligations résultant pour lui du contrat de vente et de la présente loi", règle pour l'essentiel les points visés dans les trois séries de dispositions concernant les sanctions que l'on trouve au chapitre IV de la LUVI (sect. I : art. 61, 62, 63 et 64; sect. II : art. 66, 67, 1) et 68; sect. III : art. 70) [29]. On a pensé que le fait de regrouper les dispositions concernant les sanctions dont dispose le vendeur était conforme aux considérations qui ont conduit le Groupe de travail à faire de même à propos du chapitre III (voir plus haut, par. 22).

C. — Plan proposé pour le chapitre IV

45. Les indications schématiques ci-après donnent le plan du chapitre IV compte tenu des décisions du Groupe de travail et des dispositions proposées dans le présent document :

Chapitre IV. — Obligations de l'acheteur

Section I. — Exécution du contrat par l'acheteur

Articles 56 à 59

(Voir A/CN.9/75*, annexe I, et A/CN.9/WG.2/WP.18**.)

Article 60 [bis]

(Voir disposition proposée plus haut au paragraphe 11.)

Article 65

(Identique à la LUVI; voir plus haut paragraphe 26.)

Article 67

(Voir la disposition proposée plus haut au paragraphe 28, l'article 67 de la LUVI, qui reprend le membre de phrase souligné, relatif aux sanctions, étant supprimé.)

Section II. — Sanctions en cas de contravention au contrat par l'acheteur

Articles 70 à 72 bis

(Voir les dispositions proposées plus haut au paragraphe 36.)

II. — Chapitre V : dispositions communes aux obligations du vendeur et de l'acheteur

A. — Révision et déplacement des dispositions relatives au paiement du prix par l'acheteur figurant aux articles 71 et 72

46. Il a été proposé plus haut (par. 7 à 11) que les dispositions des articles 71 et 72 soient intégrées au chapitre IV de façon à présenter de manière plus complète et plus intelligible les obligations de l'acheteur en ce qui concerne le paiement du prix (par exemple, lieu et date du paiement et droit d'examen avant le paiement). Le regroupement a été opéré dans la disposition proposée pour l'article 60 [*bis*] qui a été présentée plus haut au paragraphe 11; cette disposition règle en outre certains problèmes de rédaction que posent les articles 71 et 72. Si le Groupe de travail approuve une disposition analogue à celle qui a été proposée, il n'y a pas lieu de maintenir les articles 71 et 72 au chapitre V.

47. Comme il a été noté, les points traités aux articles 71 et 72 font partie intégrante des obligations fondamentales de l'acheteur en matière de paiement, obligations qui sont énoncées au chapitre IV, sous-section IB, lieu et date du paiement. L'article 73 traite d'un problème distinct : celui du droit de différer l'exécution en raison de l'apparition de certaines circonstances — à savoir "toutes les fois que la situation économique de l'autre partie s'est révélée, postérieurement au contrat, si difficile qu'il y a de justes sujets de craindre que cette dernière n'exécute pas une partie essentielle de ses obligations". Les problèmes que pose l'apparition des circonstances susmentionnées sont étroitement liés à ceux dont traite la section II du chapitre V "Exonération" (art. 74). En conséquence, l'article 73 doit être maintenu au chapitre V [30]. Par ailleurs, le report au chapitre IV des dispositions des articles 71 et 72 relatives à l'obligation fondamentale de l'acheteur de payer le prix allégerait la structure de la loi uniforme.

B. — Sursis à l'exécution : article 73

48. L'article 73 comporte deux parties : 1) le paragraphe 1 énonce une règle générale concernant le sursis à l'exécution; 2) les paragraphes 2 et 3 appliquent cette règle générale à une situation particulière et

(Suite de la note 28.)

poser à cet égard en faisant intervenir la question de savoir si le défaut initial d'exécution ou le retard dans la réparation de ce défaut constitue une contravention essentielle au contrat.

[29] L'article 66, 1) stipule que lorsque l'inexécution par l'acheteur de son obligation de prendre livraison de la chose "donne au vendeur de justes sujets de craindre que le prix ne soit pas payé", le vendeur peut déclarer la résolution du contrat, même si le défaut d'exécution ne constitue pas une contravention essentielle. Ni la section I (Paiement du prix) ni la section III (Autres obligations) du chapitre IV ne contiennent de dispositions analogues, et on a peine à comprendre en quoi le défaut (ou le retard) de la prise de livraison appelle des sanctions plus sévères que le défaut (ou le retard) du paiement du prix. Voir plus haut (par. 30) l'analyse de l'article 67 sur la vente à spécification. Voir également l'article 73 de la LUVI (Sursis à l'exécution fondé sur la crainte d'un défaut d'exécution de la part de l'autre partie).

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 3.

** Reproduite dans le présent volume; voir plus haut, deuxième partie, I, 2.

[30] Il y aurait sans doute lieu de faire figurer l'article 73 dans une première section du chapitre V qui porterait le titre de "Sursis à l'exécution".

permettent de surseoir à la délivrance après que la chose a été expédiée à l'acheteur.

1. *Règle générale concernant le sursis à l'exécution*

49. Le paragraphe 1 de l'article 73 dispose ce qui suit :

"Chacune des parties peut différer l'exécution de ses obligations toutes les fois que la situation économique de l'autre partie s'est révélée, postérieurement au contrat, si difficile qu'il y a de justes sujets de craindre que cette dernière n'exécute pas une partie essentielle de ses obligations."

50. En 1969, l'Egypte a souligné, dans sa réponse à un questionnaire du Secrétaire général, que la disposition précitée "laisse à la partie intéressée l'appréciation de la situation économique de l'autre partie et celle de l'importance des obligations qui seraient inexécutées" [31]. La même remarque a été faite à la deuxième session de la Commission (1969); d'autres représentants ont fait valoir que cette disposition n'autorisait pas une partie à surseoir unilatéralement à l'exécution et qu'une partie qui s'écarterait de la norme énoncée au paragraphe 1 s'exposerait à des dommages-intérêts pour contravention au contrat [32]. En conséquence, le Groupe de travail voudra peut-être examiner la question de savoir si, à l'article 73, l'énoncé des circonstances autorisant le sursis à l'exécution est suffisamment précis et objectif [33].

51. Une seconde question qui mérite examen est celle des conséquences du sursis à l'exécution. Il peut être utile d'aborder ce problème à partir du cas concret suivant, qui représente très problablement la situation correspondant le mieux à l'intention de l'article 73.

52. *Cas n° 1 :* Un contrat de vente conclu en janvier prévoit la délivrance de la chose en juin. En janvier, une enquête des services financiers du vendeur fait ressortir que la situation financière de l'acheteur est solide, si bien que le vendeur accepte un paiement différé à 60 jours à compter de la délivrance [34]. En mai, cependant, le vendeur apprend que la situation financière de l'acheteur s'est détériorée au point qu'il serait hasardeux de délivrer la chose avant paiement : dans les termes de l'article 73,1), "il y a de justes sujets de craindre" que l'acheteur n'exécute pas une partie essentielle de ses obligations.

53. Dans la situation qui vient d'être évoquée, l'article 73,1) dispose simplement que le vendeur "peut différer l'exécution de ses obligations". Ce bref énoncé soulève plusieurs questions : le vendeur est-il tenu de notifier à l'acheteur qu'il "diffère l'exécution" ou peut-il laisser l'acheteur dans l'ignorance des difficultés qui se sont présentées jusqu'à la date prévue pour la remise de la chose ? Si la situation financière de l'acheteur demeure incertaine, le vendeur est-il en droit de ne *rien* faire d'autre en exécution du contrat ? (Il est à noter que le seul sujet de préoccupation du vendeur est la clause initiale de délivrance à crédit.) Quel effet la décision du vendeur de "surseoir à l'exécution" exerce-t-elle sur l'obligation d'exécuter de l'acheteur ? (Autrement dit, si l'acheteur ne fait rien pour remédier à la situation, est-il obligé à l'égard du vendeur pour contravention au contrat ou est-il exonéré, du fait de sa situation financière, de la responsabilité qui découle pour lui du contrat ? On voit que, dans son libellé actuel, l'article 73 laisse place à des incertitudes.

54. Dans la pratique, la situation envisagée se résoudrait comme suit : le vendeur notifierait à l'acheteur qu'en raison du caractère préoccupant des informations financières qu'il a reçues à son sujet, les dispositions concernant la délivrance à crédit sont suspendues et les marchandises ne seront expédiées que si l'acheteur fournit au préalable l'assurance que le prix en sera payé — normalement en établissant une lettre de crédit irrévocable. L'article 73 serait d'un plus grand secours s'il donnait aux parties des directives plus claires, fondées sur la pratique commerciale normale.

55. Les effets de l'article 73 peuvent encore être étudiés à partir de la situation suivante :

56. *Cas n° 2 :* Un contrat conclu en janvier prévoit que le vendeur fabriquera la chose conformément aux spécifications de l'acheteur et la lui remettra en juin contre paiement comptant. En février, le vendeur reçoit des informations peu encourageantes sur la situation financière de l'acheteur au point qu'il a "de justes sujets de craindre" que la chose fabriquée selon les spécifications de l'acheteur ne lui restera sur les bras. (Dans ce cas, le vendeur ne peut évidemment pas s'appuyer sur l'obligation juridique abstraite qui impose à l'acheteur de dédommager le vendeur de sa perte.)

57. Dans une telle situation, comme dans celle du cas n° 1, il est nécessaire de concilier soigneusement les intérêts des deux parties : *a*) le vendeur doit être protégé contre un risque concret; *b*) l'acheteur doit être informé des préoccupations du vendeur; *c*) l'exécution par le vendeur ne doit pouvoir être différée que jusqu'à ce que l'acheteur fournisse l'assurance qu'il paiera le prix à la remise de la chose — normalement en faisant établir une lettre de crédit documentaire.

58. Il paraît souhaitable d'étoffer le paragraphe 1 de l'article 73 de manière à régler les problèmes évoqués plus haut. On pourrait envisager un texte rédigé dans les termes ci-après :

Projet de paragraphe 1 bis pour l'article 73

Une partie qui diffère l'exécution en donne notification sans délai à l'autre partie et reprend l'exécution si l'autre partie, par garantie, crédit documentaire ou autrement, donne une assurance adéquate de l'exécution de ses obligations. Si, dans un délai raisonnable après la notification, l'autre partie n'a pas donné cette assurance, la partie qui a différé l'exécution peut déclarer le contrat résolu.

2. *Faculté de s'opposer en cours de transport à la délivrance de la chose à l'acheteur*

59. Dans la pratique, les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 73 sur l'arrêt en cours de transport ne peuvent jouer que dans un concours de

[31] A/CN.8/11/Add.3, p. 27.

[32] CNUDCI, rapport sur la deuxième session (1969); *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-quatrième session, Supplément n° 18* (A/7618), annexe I, par. 95 et 96.

[33] Cette question est liée à celle que pose la disposition de l'article 76 selon laquelle une partie peut déclarer la résolution du contrat "lorsqu'il est manifeste qu'une partie commettra une contravention essentielle au contrat".

[34] Dans la pratique, le contrat de vente permet normalement au vendeur de modifier ou d'annuler les conditions de crédit qu'il a consenties jusqu'à la date de la délivrance.

circonstances assez rare : 1) le vendeur expédie la chose sans avoir reçu paiement ni assurance de paiement (au moyen d'une lettre de crédit documentaire, par exemple), et sans avoir conservé la chose en sa puissance [35]; et 2) le vendeur reçoit des renseignements nouveaux sur la situation financière de l'acheteur tandis que la chose est toujours en cours de transport et en temps voulu pour prendre les mesures nécessaires pour s'opposer à la remise de la chose à l'acheteur par le transporteur. Les diverses dispositions sur l'arrêt en cours de transport que l'on trouve dans certaines législations nationales ont fait l'objet de savantes considérations théoriques mais il n'est pas certain que leur importance pratique soit à la mesure de leur complexité.

60. Les dispositions de la LUVI sur l'arrêt en cours de transport soulèvent une question d'interprétation fondamentale : ces dispositions imposent-elles des obligations juridiques aux transporteurs ou à des tiers, ou l'article 73 ne porte-t-il que sur les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur sur la chose ? L'article 8 de la LUVI tel que le Groupe de travail l'a adopté sans modification déclare : "La présente loi régit *exclusivement les obligations que le contrat de vente fait naître entre le vendeur et l'acheteur.*" Mais, par ailleurs, il semble que l'article 73 ait une portée plus large si l'on se réfère à la disposition du paragraphe 2 selon laquelle le vendeur "peut s'opposer à ce que la chose soit remise" par le transporteur et, surtout, à la disposition du paragraphe 3, qui protège les droits d'un tiers revendiquant la chose alors qu'il est "porteur régulier d'un document lui permettant d'obtenir la chose", à moins que le vendeur n'établisse que le tiers, en acquérant le document, "avait agi sciemment au détriment du vendeur". Dans sa réponse au questionnaire du Secrétaire général, en 1969, l'Autriche s'est inquiétée de la responsabilité que ces dispositions risquent de faire peser sur les transporteurs, en contradiction avec certaines dispositions de droit interne et de droit international en matière de transport de marchandises [36].

61. Il serait difficile de traiter de manière satisfaisante des droits des transporteurs et des tiers dans le cadre d'une loi uniforme sur la vente. Il semble donc préférable de déclarer expressément que les dispositions de l'article 73 concernant l'arrêt en cours de transport n'ont trait qu'aux droits respectifs de l'acheteur et du vendeur et sont donc compatibles avec la définition de la portée de la loi posée à l'article 3. On pourrait introduire à cet effet une nouvelle disposition au paragraphe 2 de l'article 73 (il faudra déterminer si, dans la formule présentée ci-après, l'expression mise entre crochets : *a*) constitue une redondance ou *b*) est utile à l'intelligence du texte.

Formule que l'on propose d'ajouter au paragraphe 2 de l'article 73

Cette dernière disposition ne concerne que les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur sur la chose [et n'a aucun effet sur les obligations des transporteurs et autres personnes].

[35] Le vendeur pourrait conserver la chose en sa puissance en "consignant" la chose à son ordre et en transmettant par la voie bancaire le document d'expédition négociable émis par le transporteur, accompagné d'un effet à vue.

[36] Analyse (A/CN.9/WG.2/WP.17), par. 13; A/CN.9/11, p. 10.

62. Si le Groupe de travail décide que le paragraphe 2 de l'article 73 ne porte que sur les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur, le paragraphe 3 devient superflu et pourrait être supprimé.

C. — Plan proposé pour la section I du chapitre V

63. Les propositions formulées plus haut conduiraient à organiser la section I du chapitre V de la manière suivante. (Les deux premiers articles de cette section dans la LUVI — les articles 71 et 72 — seraient incorporés au chapitre IV. Voir les paragraphes 7 à 10 et l'article 60 *bis* proposé plus haut au paragraphe 11) :

Chapitre V. — Dispositions communes aux obligations du vendeur et de l'acheteur

Section I. — Sursis à l'exécution

Article 73

1. Chacune des parties peut différer l'exécution de ses obligations toutes les fois que la situation économique de l'autre partie s'est révélée postérieurement au contrat, si difficile qu'il y a de justes sujets de craindre que cette dernière n'exécute pas une partie essentielle de ses obligations. (Identique au paragraphe 1 de l'article 73 de la LUVI.)

1 *bis*. Une partie qui diffère l'exécution en donne notification sans délai à l'autre partie et reprend l'exécution si l'autre partie, par garantie, crédit documentaire, ou autrement, donne une assurance adéquate de l'exécution de ses obligations. Si, dans un délai raisonnable après la notification, l'autre partie n'a pas donné cette assurance, la partie qui a différé l'exécution peut déclarer le contrat résolu. (Voir plus haut, par. 58.)

2. Si le vendeur a déjà expédié la chose lorsque se révèle la situation économique de l'acheteur prévue à l'alinéa 1, il peut s'opposer à ce que la chose soit remise à l'acheteur, même si celui-ci détient déjà un document lui permettant de l'obtenir. Cette dernière disposition ne concerne que les droits respectifs du vendeur et de l'acheteur sur la chose [et n'a aucun effet sur les obligations des transporteurs et autres personnes] (par. 2 de l'article 73 de la LUVI, avec addition de la formule proposée au paragraphe 61 ci-dessus).

(Le paragraphe 3 de l'article 73 de la LUVI est supprimé. Voir par. 62 ci-dessus.)

III. — Chapitre VI : transfert des risques

A. — Introduction; décisions du Groupe de travail dans ce domaine

64. Déterminer qui, du vendeur ou de l'acheteur, supporte le risque de perte de la chose est un problème important auquel une loi uniforme sur la vente devrait apporter des solutions claires et faciles à mettre en pratique. Ce problème se pose le plus souvent lorsque la chose subit un dommage ou périt après que le vendeur l'a remise à un transporteur ou autre intermédiaire et avant que l'acheteur ne l'ait reçue. Dans la pratique, cette perte sera le plus souvent couverte en tout ou en partie par une assurance [37]. Mais, même en pareil cas, il est utile de disposer de règles sur l'attribution des risques de perte pour déterminer qui doit agir contre

[37] Dans certains cas, la responsabilité du transporteur en cas de perte de la chose ou de dommages causés à la chose lorsqu'elle est en sa possession équivaut à la protection d'une police d'assurance.

l'assureur et qui doit s'efforcer de sauver la chose endommagée; lorsque la protection fournie par l'assurance est insuffisante ou inexistante, il est encore bien plus important de disposer de règles en matière de risques [38].

65. A sa troisième session (janvier 1972), le Groupe de travail a pris d'importantes décisions concernant la solution à donner au problème des risques de perte. Lors de cette session, le Groupe de travail a examiné l'article 19 de la LUVI qui pose une définition complexe de la "délivrance" (*delivery*) [39]. C'est à ce moment que s'est posée la question des règles relatives aux risques de perte puisque la disposition fondamentale dans ce domaine, qui fait l'objet du paragraphe 1 de l'article 97 de la LUVI, est la suivante :

> "1. Les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la délivrance de la chose effectuée dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi."

Il a donc fallu examiner si la définition de la "délivrance" posée par l'article 19 permettait effectivement de déterminer à qui incomberaient les risques de perte et de régler également les autres questions qui se posaient, dans le cadre de la LUVI, sur le point de savoir s'il y avait eu délivrance de la chose.

66. Conformément à la demande précédemment formulée par le Groupe de travail, le Secrétaire général a établi sur cette question une étude que le Groupe de travail a examinée à sa troisième session [40]. A cette même session, le Groupe de travail a pris deux décisions importantes en rapport avec la conception du chapitre VI sur le transfert des risques.

67. Tout d'abord, le Groupe de travail est parvenu à la conclusion que la notion de "délivrance" ne fournissait pas un moyen satisfaisant pour aborder le problème pratique des risques de perte et "qu'il fallait envisager le problème de la définition de la "délivrance" en prenant comme point de départ que les problèmes relatifs aux risques de perte (chap. VI de la LUVI) n'auraient pas à être résolus sur la base du concept de "délivrance" [41].

68. En second lieu, le Groupe de travail a estimé qu'il fallait adopter une conception de la "délivrance" différente de celle utilisée dans la LUVI. En conséquence, le Groupe de travail a décidé à sa quatrième session de supprimer la définition de la délivrance qui se trouvait dans l'article 19 de la LUVI et d'énoncer les *obligations* du vendeur en matière de délivrance dans l'article 20. Comme on l'a relevé dans le Raport du Secrétaire général, la LUVI hésite entre deux conceptions de la délivrance : l'une consiste à définir l'*acte* physique *de délivrance*; la seconde à déterminer l'*obligation* juridique de *délivrer* : c'est-à-dire l'obligation contractuelle d'*exécuter* le contrat [42]. L'article 19 de la LUVI, supprimé par le Groupe de travail, répond à la première conception. L'article 20, dans la version rédigée et approuvée par le Groupe de travail à sa quatrième session, répond à la seconde. Ainsi, l'article 20 ne pose pas une définition de la notion de "délivrance" mais énonce ce que le vendeur *doit faire* pour exécuter l'obligation que lui impose le contrat. En effet, selon l'alinéa *a* de l'article 20, la délivrance "s'effectue" dans certains cas "par la remise de la chose au transporteur" et selon les alinéas *b* et *c* de l'article 20 (lorsque l'acheteur doit prendre livraison de la chose) "par la mise de la chose à la disposition de l'acheteur" — le plus souvent au lieu où le vendeur a son établissement.

69. A titre d'exemple, dans les situations évoquées plus haut relevant des alinéas *b* et *c* de l'article 20 (c'est-à-dire lorsque l'acheteur doit prendre livraison de la chose), dès que le vendeur a mis la chose à la disposition de l'acheteur au lieu où le vendeur a son établissement, il a exécuté son *obligation* contractuelle en matière de délivrance. Mais, cependant, cette exécution par le vendeur ne constitue pas l'*acte* de "délivrance" qui, comme l'a fait observer le Groupe de travail, exige l'intervention des deux parties pour réaliser la tradition de la chose en la possession et la puissance de l'acheteur. En réalité, le plus souvent, l'acheteur n'est pas en mesure et n'est pas tenu de venir prendre possession de la chose dès qu'elle est mise à sa disposition et dans certains cas il peut ne jamais venir enlever la chose. Dans la plupart de ces cas, à l'expiration du délai prévu pour la prise de possession, l'acheteur se trouvera en contravention avec le contrat et sera responsable envers le vendeur de toute perte résultant de son inexécution; toutefois, dans certaines circonstances, le retard de l'acheteur ou le fait qu'il s'abstienne totalement de venir prendre la chose peut constituer un cas d'"exonération" ou d'excuse (art. 74). En conséquence, conclure qu'un acte unilatéral du vendeur prévu aux alinéas *b* et *c* de l'article 20 constitue un acte de "délivrance" que opère le transfert des risques de perte à l'acheteur peut soulever dans la pratique de graves problèmes qu'il faut examiner plus à fond. Voir paragraphes 73 et 74 ci-après.

B. — Problèmes posés par les dispositions de la LUVI en matière de risques et solutions possibles

70. La solution retenue par le Groupe de travail à sa quatrième session lorsqu'il a décidé d'énoncer à l'article 20 les obligations du vendeur en matière d'exécution du contrat plutôt que de poser une définition de l'acte ou de la notion de délivrance confirme la

[38] Voir également le paragraphe 1 de l'article 35 (la conformité au contrat se détermine d'après l'état de la chose au moment du transfert des risques) et l'étude de cette disposition dans le Rapport du Secrétaire général sur les obligations du vendeur (A/CN.9/75, annexe II, par. 65 à 67). Les contrats correctement rédigés et certaines conditions générales de vente contiennent des dispositions spécifiques sur les risques de perte, soit que l'on introduise une clause expresse sur la question des risques, soit que l'on utilise des termes commerciaux définis tels que "F.O.B." ou "C.A.F.". Voir INCOTERMS (CCI, brochure 166), *Registre des textes*, vol. I, chap. I, 2.

[39] Rapport de la troisième session (A/CN.9/62, annexe II; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, I, A, 5), par. 17 à 19.

[40] Rapport du Secrétaire général sur la "délivrance" dans la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.8; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, I, A, 1.

[41] Rapport sur la troisième session (A/CN.9/62; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, I, A, 5), annexe II, par. 17. Les motifs sur lesquels se fonde cette opinion avaient été développés, en se fondant sur des situations concrètes, dans le Rapport du Secrétaire général sur la "délivrance" dans la LUVI mentionné ci-dessus (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, I, A, 1).

[42] Rapport du Secrétaire général sur la "délivrance" dans la LUVI (A/CN.9/WG.2/WP.8; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, I, A, 1), par. 5, 41 et 56 à 61.

décision prise à la troisième session selon laquelle les règles relatives aux risques de perte n'auraient pas à être formulées par référence à la notion de "délivrance"[43]. On peut illustrer les problèmes qui se posent à l'aide de la situation suivante.

71. *Cas n° 1.* Les parties se mettent d'accord pour vendre à l'acheteur une chose qui doit être mise à la disposition de l'acheteur dans le courant du mois de mai au lieu où le vendeur a son établissement; elles conviennent en outre que l'acheteur fera enlever la chose par son propre transporteur à un moment quelconque durant ce mois. (A rapprocher d'une vente à l'usine.) Le 1er mai, la chose est prête et disponible pour la délivrance, mais le 2 mai elle est détruite par un incendie alors qu'elle se trouve toujours dans les locaux du vendeur.

72. Dans cet exemple, le vendeur a exécuté son obligation contractuelle telle qu'elle est définie aux alinéas *b* et *c* de l'article 20 approuvé par le Groupe de travail à sa quatrième session[44]. Néanmoins, si l'on appliquait les règles de la LUVI sur les risques de pertes, les risques demeureraient au vendeur. Selon le paragraphe 1 de l'article 87, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la "délivrance"; selon le paragraphe 1 de l'article 19 (qui s'applique dans des cas où il n'y a pas transport de la chose), la "délivrance" consiste en la "remise" de la chose — événement qui ne s'est pas produit dans l'exemple donné ci-dessus. Ce n'est que si l'acheteur n'exécute pas son obligation d'enlever la chose — c'est-à-dire s'il ne vient pas en prendre possession dans le courant du mois de mai — que les risques lui sont transférés en vertu de l'article 98 de la LUVI.

73. La solution adoptée dans la LUVI en ce qui concerne les risques de perte pendant que la chose se trouve en la possession du vendeur paraît reposer sur des considérations pratiques. En l'absence de contravention au contrat par une partie ayant pour effet de prolonger la possession (et donc le risque) par l'autre partie, certaines raisons pratiques militent en faveur de l'attribution des risques de pertes à la partie : *a*) en la possession et la puissance de laquelle la chose se trouve et *b*) qui, suivant la pratique commerciale courante, bénéficie le plus vraisemblablement de la protection effective d'une assurance pour la chose. Chacune de ces deux propositions appelle quelques brèves observations.

a) Un acheteur à qui l'on demande de payer une chose qu'il n'a jamais reçue parce qu'elle a été détruite tandis qu'elle se trouvait en la possession du vendeur pensera naturellement qu'une négligence du vendeur ou de ses agents a pu causer la perte ou y contribuer. Les faits pertinents (comme par exemple les circonstances qui ont déclenché un incendie dans les locaux du vendeur) posent des problèmes de preuve (et de réfutation) difficiles à résoudre, ce qui peut entraîner un procès coûteux sans pour autant donner satisfaction à l'acheteur, qui ne recevra pas du vendeur la chose qu'il avait promis de lui remettre.

b) Il est plus probable que la chose qui se trouve en la possession du vendeur en attendant d'être délivrée à l'acheteur soit couverte par l'assurance du vendeur plutôt que par celle de l'acheteur. L'un des types de police d'assurance les plus efficaces et les plus courants est celui qui couvre les "immeubles et leur contenu", souscrit par l'industriel en la possession et en la puissance duquel se trouve l'immeuble. Une telle police est efficace et courante parce que l'assureur peut évaluer les conditions dans lesquelles des pertes peuvent se produire dans un tel immeuble (par exemple, la résistance de la construction au feu, le stockage de matières inflammables, les mesures de sécurité contre le vol, etc.) et courir le risque. On ne peut s'attendre que l'acheteur qui vient de signer un contrat pour l'achat d'une chose contracte une police d'assurance spéciale pour couvrir cette chose; par ailleurs, une protection spéciale de ce type est relativement coûteuse en raison des frais administratifs et de la difficulté à laquelle on se heurte pour évaluer des risques dans des conditions que l'on ne connaît pas.

74. En outre, attribuer au vendeur les risques de perte d'une chose qu'il détient dans ses propres locaux (comme dans l'exemple qui constitue le *cas n° 1* au paragraphe 71 ci-dessus) amoindrit certains problèmes complexes que posent l'affectation au contrat (individualisation) des choses et la notification de cette affectation à l'acheteur qu'ont évoqués certains membres du Groupe de travail au sujet des paragraphes 2 et 3 de l'article 98 de la LUVI[45].

75. Pour ces différentes raisons, le projet de dispositions proposé ci-après adopte la solution de la LUVI en ce qui concerne l'attribution des risques de perte dans la situation décrite ci-dessus plutôt que de prévoir une attribution des risques fondée sur l'exécution par le vendeur de son obligation contractuelle telle qu'elle est définie à l'article 20 révisé. D'autre part, le projet de dispositions proposé réunit des dispositions qui sont dispersées dans la LUVI entre l'article 19 et les articles 96 à 101 (chap. VI) tout en évitant les problèmes que suscite, selon le Groupe de travail, le recours dans la LUVI à la définition de la "délivrance" (*delivery*)[46]. On expliquera plus loin (par. 76 à 86) d'autres aspects du projet de dispositions.

1. *Projet de dispositions pour le chapitre VI : transfert des risques*

76. On peut envisager d'inclure dans le chapitre VI les dispositions suivantes :

Chapitre VI. — Transfert des risques

[*Article 96* : supprimé]

[43] Rapport sur la troisième session (A/CN.9/62; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, I, A, 5; annexe II, par. 17, examiné au paragraphe 67 ci-dessus).

[44] Rapport sur la quatrième session (A/CN.9/75; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 3), par. 29. Voir également la Compilation (A/CN.9/WG.2/WP.18; reproduite dans le présent volume; voir plus haut, deuxième partie, I, 2).

[45] Voir analyse (A/CN.9/WG.2/WP.17), par. 90 et annexe V, par. 5 et 11.

[46] Rapport sur la troisième session (A/CN.9/62; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, I, A, 5), annexe II, par. 17 à 19; rapport sur la quatrième session (A/CN.9/75; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 3), par. 16 à 21. L'une des difficultés tenant à la définition de la "délivrance" posée à l'article 19 de la LUVI était que, dans certaines circonstances, une chose qui n'était pas conforme au contrat ne serait jamais "délivrée" à l'acheteur même si l'acheteur en disposait ou la consommait. Ceci entraînait à la fois des difficultés d'ordre pratique et des difficultés de traduction.

Article 97 [voir LUVI 97, 1), 19, 2), 99].

1. Les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la remise de la chose. [Voir LUVI 97, 1).]

2. Dans le cas où le contrat implique un transport de la chose, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la remise de la chose au transporteur pour transmission à l'acheteur. [Voir LUVI 19, 2).]

3. Si [la vente a pour objet] *le contrat porte sur* une chose *alors* en cours de voyage [par mer], les risques sont assumés par l'acheteur à partir du moment de la remise de la chose au transporteur. Toutefois, si le vendeur savait ou aurait dû savoir, au moment de la conclusion du contrat, que la chose avait péri ou avait été détériorée, les risques continuent à lui incomber [jusqu'au moment de la conclusion du contrat] *à moins qu'il n'ait informé l'acheteur de ce fait* [*et que celui-ci n'ait accepté d'assumer les risques*]. (Voir LUVI 99.)

Article 98 [voir LUVI 98, 1) et 2)].

1. Lorsque la remise de la chose est retardée du fait d'une contravention de l'acheteur à ses obligations, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la dernière date où, sans cette contravention, la remise aurait pu être effectuée conformément au contrat. [Identique à LUVI 98, 1).]

2. Lorsque [la vente] le contrat porte sur des choses *non individualisées* [de genre], le retard de l'acheteur ne lui transfère les risques que si le vendeur [a mis à part des choses manifestement réservées] *a manifestement individualisé la chose* pour l'exécution du contrat et lui a expédié un avis l'en informant. (LUVI 98, 2), avec les remaniements indiqués.)

[Le paragraphe 3 de l'article 98 de la LUVI est supprimé.]

[*Article 99* : supprimé (voir l'article 97, 3) du projet ci-dessus).]

[*Article 100* : supprimé.]

[*Article 101* : supprimé.]

2. *Discussion du projet de dispositions pour le chapitre VI : risques de perte*

77. Dans le projet ci-dessus [47], l'article 96 de la LUVI est supprimé. La disposition qui prévoit que, lorsque les risques sont transférés à l'acheteur, "celui-ci est tenu de payer le prix nonobstant la perte ou la détérioration de la chose", ne fait dans une certaine mesure que tirer la conséquence logique du transfert des risques et fait double emploi quant au fond avec la première phrase du paragraphe 1 de l'article 35 qui a été approuvé par le Groupe de travail [48]. Ainsi envisagée, cette disposition serait probablement superflue mais anodine. En revanche, la disposition selon laquelle l'acheteur "est tenu de payer le prix" peut être interprétée (à tort) comme mettant une sanction à la disposition du vendeur, qui aurait ainsi le droit de recouvrer la totalité du prix (et non simplement des dommages-intérêts) après que le risque de perte a été transféré à l'acheteur — ce qui serait incompatible avec le système de sanctions approuvé par le Groupe de travail à sa quatrième session [49]. Ce point ne semble pas être d'une importance primordiale et l'article 96 ne présenterait probablement aucun inconvénient grave dans la pratique. Toutefois, dans un souci de simplicité et de clarté, cette disposition a été supprimée dans le projet de dispositions ci-dessus.

78. L'article 97 du projet énonce au paragraphe 1 une règle sur le transfert des risques applicables dans les cas peu nombreux où le contrat n'implique pas un transport de la chose — c'est-à-dire lorsque l'acheteur doit venir sur place ou envoyer un représentant pour prendre livraison, par exemple s'il s'agit d'un contrat de *vente à l'usine*. Les cas où le contrat implique un transport de la chose seraient régis par les paragraphes 2 et 3.

79. Le paragraphe 1 reprend, quant au fond, la règle sur le risque de perte de la LUVI, telle qu'elle résulte de la combinaison des articles 19, 1) et 97, 1), mais sous une forme simplifiée et unifiée. Les raisons de principe qui militent en faveur de la solution adoptée dans la LUVI sur ce point ont été examinées aux paragraphes 73 et 74 ci-dessus.

80. Le paragraphe 2 reprend, quant au fond, la règle qui résulterait de la combinaison des articles 19, 2), et 97, 1), de la LUVI — mais ici encore sous une forme simplifiée et unifiée. Ce projet ne retient pas l'exception prévue à l'article 19, 2), dans le cas où un autre lieu "a été convenu pour la délivrance". Cette exception vise à donner effet aux dispositions contractuelles précisant le moment auquel les risques sont transférés à l'acheteur [50]. Cependant, en vertu de l'article 8, les dispositions de la loi uniforme ne s'appliquent qu'à défaut de volonté contraire des parties; il semble superflu de répéter cette règle dans d'autres dispositions de la loi.

81. Le paragraphe 3 s'inspire de l'article 99 de la LUVI qui prévoit que, dans certains cas particuliers, l'acheteur assume les risques, même si la chose a péri avant la conclusion du contrat. Cette disposition a été rapprochée de celle du paragraphe 2 (Transfert des risques lorsque le contrat implique un transport), conformément aux suggestions formulées dans les études établies pour la présente session [51]. Les mots entre crochets ou soulignés constituent des variantes intéressant la forme. La plus importante concerne la formule employée au paragraphe 2 de l'article 99 de la LUVI, qui dispose que, même si le vendeur savait que "la

[47] On trouvera un résumé des opinions divergentes exprimées sur ce point au paragraphe 84 de l'analyse (A/CN.9/WG.2/WP.17). Voir *ibid.*, section V, par. 3, 6 et 11; section VIII, par. 6 et 7; section IX, par. 16 (voir plus haut, deuxième partie, I, 4).

[48] Voir compilation (A/CN.9/WG.2/WP.18, reproduite dans le présent volume; voir plus haut, deuxième partie, I, 2) et la discussion de l'article 35 dans le Rapport du Secrétaire général sur les obligations du vendeur (A/CN.9/75; annexe II, par. 65 et 66; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 2).

[49] Voir l'article 42, 1) [Droit d'exiger du vendeur l'exécution de contrat], rapport sur la quatrième session (A/CN.9/75; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 3), par. 97. Comparer le projet d'article 71 (inspiré de l'article 42), proposé plus haut au paragraphe 36. Pour que le vendeur puisse recouvrer la totalité du prix (au lieu de dommages-intérêts), il faut en pratique que l'acheteur ait pris livraison de la chose; tant que le vendeur reste en possession de la chose, cela équivaudrait à lui reconnaître le droit d'exiger l'exécution du contrat, sanction que la LUVI et le texte approuvé par le Groupe de travail ne mettent pas automatiquement à sa disposition. Toutefois, cette contradiction serait probablement sans importance si le Groupe de travail adoptait la solution, recommandée dans le présent document, consistant à admettre que les risques ne sont normalement transférés à l'acheteur qu'après la "remise" de la chose.

[50] Pour exprimer un accord sur ce point, on a parfois recours à un terme commercial (par exemple *ex ship*), qui est interprété comme fixant le moment auquel a lieu le transfert des risques.

[51] Analyse, par. 92.

chose avait péri ou avait été détériorée", mais qu'il n'en informe pas l'acheteur, les risques continuent à lui incomber "*jusqu'au* moment de la conclusion du contrat". Il convient de se rappeler que cet article vise le cas où la chose est en cours de voyage au moment de la conclusion du contrat; si, après la conclusion du contrat, la chose subit de nouveaux dommages en cours de transport, il faut, pour appliquer cette disposition, déterminer à quel moment chaque avarie s'est produite — ce qui, dans la pratique, suppose des recherches difficiles, en particulier du fait du développement actuel des transports par conteneurs. Dans un souci de simplicité et d'équité, la modification figurant à la fin du paragraphe 3 de l'article 97 du projet ci-dessus (par. 76) restreint légèrement les avantages que cette disposition, dont l'application soulève des problèmes et prête à discussions, confère au vendeur.

82. L'article 98 règle la question importante de l'effet d'une contravention de l'acheteur à ses obligations sur le transfert des risques de perte. Cet article peut s'appliquer soit à la fin du voyage lorsque le contrat prévoit que la délivrance sera effectuée *ex ship* (ou dans tout cas analogue), soit alors que la chose se trouve encore à l'usine du vendeur lorsque le contrat prévoit que l'acheteur doit venir en prendre livraison. Le projet ci-dessus retient quant au fond la règle des paragraphes 1 et 2 de l'article 98 de la LUVI mais supprime le paragraphe 3. Dans l'une des études établies pour la présente session, il été proposé de maintenir (pour le fond) le paragraphe 1 de l'article 98 mais de supprimer les paragraphes 2 et 3 [52].

83. Le paragraphe 2 de l'article 98 tient compte du fait qu'au moment de la conclusion du contrat la vente porte généralement sur des choses non individualisées ("choses de genre") et que l'individualisation des marchandises ne se produit que lorsqu'elles sont emballées et étiquetées pour l'expédition ou la remise à l'acheteur. L'un des principes de base du droit des ventes est que les risques ne peuvent être transférés tant que la chose n'est pas individualisée (ou n'est pas un "corps certain") [53]. En fait, on ne peut concevoir un transfert des risques que pour une chose qui peut être individualisée. Ce principe est peut-être tellement fondamental qu'il est superflu de l'énoncer. Cependant, l'omission d'une formule le rappelant, comme le fait maintenant le paragraphe 2 de l'article 98 de la LUVI, pourrait donner lieu à des malentendus. En outre, le paragraphe 2 de l'article 98 de la LUVI dispose non seulement que le vendeur doit avoir mis à part des choses "manifestement réservées pour l'exécution du contrat", mais également qu'il doit avoir expédié à l'acheteur "un avis l'en informant". En exigeant l'expédition de cet avis, on évite que le vendeur ne fasse assumer à l'acheteur les risques pour la perte de biens détruits dans ses propres locaux en prétendant faussement, à la suite d'un incendie ou d'un vol survenu dans son établissement, qu'il s'agit de choses "mises à part" et "réservées pour l'exécution du contrat".

84. Le paragraphe 2 de l'article 98 de la LUVI utilise les termes "choses de genre" et "choses réservées". Ces termes ont, en droit interne, des connotations complexes qui posent des problèmes de traduction et, employés dans un instrument international, ils pourraient donner lieu à des malentendus. Le terme "individualisation" semble plus clair et c'est pourquoi on l'a proposé dans les parties soulignées du projet.

85. Le paragraphe 3 de l'article 98 de la LUVI est beaucoup moins utile. En fait, cette disposition est difficile à appliquer en pratique, étant donné qu'elle semble envisager la possibilité d'un transfert des risques pour des choses non individualisées ("choses de genre") — solution qui, pour les raisons qui viennent d'être mentionnées, poserait des problèmes d'application et comporterait des risques d'abus. C'est pourquoi le paragraphe 3 a été supprimé dans le projet.

86. L'article 99 de la LUVI, pour les raisons indiquées ci-dessus (par. 81), est devenu, sous une forme légèrement modifiée, le paragraphe 3 du projet d'article 97.

87. L'article 100 de la LUVI s'applique dans les cas visés au paragraphe 3 de l'article 19 de la LUVI que le Groupe de travail a décidé de supprimer [54]. Le paragraphe 3 de l'article 19 de la LUVI envisage le cas où la chose remise au transporteur n'est pas manifestement "destinée" à l'exécution du contrat; l'article 100 de la LUVI vise les cas dans lesquels le vendeur, après avoir expédié une chose "non destinée" à l'exécution du contrat, a envoyé à l'acheteur un avis de l'expédition à un moment où il savait (ou aurait dû savoir) que la chose avait péri ou avait été détériorée en cours de voyage. En vertu du paragraphe 2 de l'article 97 du projet ci-dessus, les risques sont transférés à l'acheteur à compter "de la remise de la chose au transporteur pour *transmission à l'acheteur*". En pareil cas, il ne semble guère qu'on puisse discuter le fait que la chose était "destinée à l'exécution du contrat. En combinant l'alinéa 3 de l'article 19 et l'article 100 de la LUVI, on aboutit à un ensemble de règles compliqué qui semble superflu et difficile à appliquer dans la pratique. En conséquence, on a supprimé l'article 100 de la LUVI dans le projet de dispositions, ce qui est conforme aux conclusions de l'étude portant sur ce point qui a été établie pour la présente session [55].

88. L'article 101 de la LUVI dispose que le transfert des risques "n'est *pas nécessairement* lié à la stipulation d'une clause relative aux frais". Cette formule sibylline, peu utile dans le cadre de la LUVI, serait absolument superflue dans celui du projet de dispositions ci-dessus, où l'on a évité de faire appel à la notion complexe de "délivrance". On a donc omis l'article 101 dans le projet ci-dessus — suppression qui est conforme aux recommandations contenues dans l'étude susmentionnée [56].

---

[52] Voir analyse, par. 90 et section V dans le présent volume, deuxième partie, I, 4, par. 5, 6 et 11. En revanche, il est proposé à la section VI (*ibid.*) de retenir l'article 98. Voir également section IX (*ibid.*), par. 18.

[53] On pourrait faire observer que les risques peuvent être transférés lorsque l'acheteur achète une partie ou une fraction d'un ensemble individualisé de choses. Toutefois, il ne s'agit pas là d'une exception à la règle générale car, en pareil cas, l'ensemble constitue un corps certain; les risques sont alors transférés en ce qui concerne une partie de l'ensemble.

[54] Rapport sur la quatrième session (A/CN.9/75; reproduite dans le présent volume, deuxième partie, I, 4), par. 21.

[55] Analyse, par. 94 et section V (reproduite dans le présent volume, deuxième partie, I, A, 3), par. 9 et 11. En sens contraire, voir la section IX, dans laquelle l'article 100 a été retenu.

[56] *Ibid.*

3. *Défaut de conformité de la chose : effets sur les risques et sur le droit de déclarer la résolution du contrat*

89. Aux termes de l'article 97, 2), de la LUVI :

"2. Au cas de remise d'une chose non conforme au contrat, les risques sont transférés à l'acheteur à compter de la remise effectuée, abstraction faite de la non-conformité de la chose, dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi, lorsque l'acheteur n'a ni déclaré la résolution du contrat ni demandé le remplacement de la chose."

90. Cette disposition vise l'hypothèse suivante : la chose remise par le vendeur à l'acheteur (ou au transporteur) n'est pas entièrement conforme au contrat. Cependant, comme c'est souvent le cas lorsqu'on peut facilement remédier au défaut de conformité au moyen d'une réfaction ou d'une réduction de prix, l'acheteur ne déclare pas la "résolution du contrat" et ne demande pas non plus au vendeur le remplacement de la chose. A quel moment les risques de perte sont-ils transférés dans ce cas à l'acheteur ?

91. Les règles complexes que pose l'article 97, 2), de la LUVI visaient à parer aux effets résultant du jeu combiné de deux autres dispositions de la LUVI : 1) l'article 19, 1), de la LUVI définit la "délivrance" comme "la remise d'une chose *conforme au contrat*". 2) Selon l'article 97, 1), les risques sont transférés "à compter de la *délivrance* de la chose effectuée dans les conditions prévues au contrat et à la présente loi". Ces deux dispositions entraîneraient ce résultat suprenant : si le vendeur remet une chose non conforme au contrat, il n'y aura jamais "délivrance" et les risques ne seront jamais transférés à l'acheteur — même si celui-ci décide de garder la chose et d'en disposer (ou même de la consommer).

92. Pour éviter ce résultat découlant des articles 19, 1), et 97, 1), de la LUVI, il a été nécessaire d'ajouter l'article 97, 2), cité au paragraphe 89. Cette disposition, dont le sens n'est pas évident, semble vouloir dire que si l'acheteur conserve la chose (c'est-à-dire s'il ne déclare pas la résolution du contrat et ne demande pas le remplacement de la chose), les risques de perte seront réputés avoir été transférés rétroactivement à l'acheteur à compter du moment où la chose lui a été remise ou a été remise au transporteur.

93. En un mot, la difficulté qui a rendu nécessaire cette disposition vient de ce que, suivant l'article 19, 1), de la LUVI, il n'y a pas "délivrance" si la chose remise n'est pas "conforme au contrat". Le Groupe de travail a résolu le problème en décidant de supprimer l'article 19 [57]. Il semblerait en résulter qu'on ne saurait conserver, sous sa forme actuelle tout au moins, l'article 97, 2). Reste la question de savoir s'il y a lieu de prévoir au chapitre VI quelque autre disposition concernant les effets d'une contravention au contrat de la part du vendeur sur le transfert des risques à l'acheteur.

94. Cette question peut être analysée à l'aide des deux exemples suivants :

95. *Cas n° 1*. Le vendeur remet à l'acheteur (ou au transporteur) une chose dont le défaut de conformité au contrat, tout en exigeant une réduction de prix, ne justifie pas la résolution du contrat. La chose subit ensuite un dommage une fois en la possession de l'acheteur (ou du transporteur).

96. *Cas n° 2*. L'hypothèse est la même que dans le cas n° 1, si ce n'est que le défaut de conformité de la chose constitue une "contravention essentielle" justifiant la résolution du contrat. Comme dans le cas n° 1, la chose subit un dommage après avoir été remise à l'acheteur ou au transporteur.

97. Le cas n° 1 pose le problème suivant : un défaut de conformité de la chose d'importance mineure doit-il empêcher le transfert des risques, qui a normalement lieu au moment de la remise de la chose ? S'il en était ainsi, des contraventions mineures au contrat pourraient avoir de graves conséquences : *a*) les risques en cours de voyage seraient souvent à la charge du vendeur, même si le dommage est normalement découvert une fois la chose rendue à destination, alors que l'acheteur est mieux en mesure (conformément au contrat) d'évaluer le dommage d'importance mineure et d'agir contre l'assureur ou le transporteur; *b*) si l'on imputait au vendeur la responsabilité du dommage causé à la chose, la contravention serait souvent suffisamment grave pour justifier la résolution du contrat [58]. Ces deux conséquences semblent regrettables : un défaut de conformité mineur ne devrait sans doute pas renverser les règles fondamentales concernant les risques de perte. Si l'on accepte cette conclusion, il n'y a pas lieu de prévoir au chapitre VI — Risques de perte — de disposition visant l'hypothèse envisagée dans le cas n° 1.

98. Le cas n° 2 concerne l'hypothèse où la contravention du vendeur est suffisamment grave pour permettre à l'acheteur de déclarer la résolution du contrat. Le fait que la chose ait été endommagée en cours de voyage (après que les risques ont été transférés à l'acheteur) devrait-il empêcher l'acheteur de déclarer la résolution du contrat parce qu'il "lui est impossible de restituer la chose dans l'état où il l'a reçue", comme le prévoit l'article 79, 1) ?

99. Si, comme il semble probable, l'acheteur doit conserver le droit de déclarer la résolution du contrat même lorsque la chose a subi un dommage, il est nécessaire d'examiner les cinq exceptions à la règle posée au paragraphe 1 de l'article 79 qu'énumère le paragraphe 2 du même article pour s'assurer si elles traitent cette question de manière adéquate. Il semble que la quatrième exception [article 79, 2), *d*] réponde au problème. Aux termes de cette disposition :

"2. L'acheteur peut cependant déclarer la résolution :

" . . .

"*d*) Si l'impossibilité de restituer la chose ou de la restituer dans l'état où il l'a reçue n'est pas due à son fait ou au fait d'une personne dont il est responsable."

Il conviendrait que, lors de l'examen des règles relatives à la résolution du contrat figurant à l'article 79 de la LUVI, le Groupe de travail étudie une fois pour toutes

[57] Rapport sur la quatrième session (A/CN.9/75; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie I, A, 3), par. 21.

[58] L'article 35, 1), prévoit que la conformité au contrat se détermine d'après l'état de la chose au moment du transfert des risques.

les problèmes intéressant la rédaction ou la clarté du texte de cette disposition.

100. L'hypothèse envisagée dans le cas n° 2 soulève un autre problème — celui des effets d'une contravention essentielle au contrat de la part du vendeur sur le transfert des risques à l'acheteur. (Il y a lieu de rappeler que ce problème ne se pose que lorsque la chose présente un défaut important ainsi que lorsqu'elle a subi un dommage, ordinairement en cours de transport.) Si l'acheteur exerce son droit de déclarer la résolution du contrat ou demande le remplacement de la chose, la réponse est claire : le vendeur doit prendre à son compte toute perte concernant la chose à la fois défectueuse et endommagée.

101. On pourrait suggérer que lorsqu'il y a eu une contravention essentielle au contrat, l'acheteur doit normalement pouvoir exercer son droit de déclarer la résolution du contrat (ou de demander le remplacement de la chose), sans qu'il soit nécessaire d'examiner aucun autre élément. Cependant, on peut concevoir que s'il a besoin de la chose l'acheteur puisse parfois être amené à la conserver. Dans cette hypothèse, l'acheteur aura-t-il le droit de se retourner contre le vendeur en raison : 1) du défaut de conformité; et 2) du dommage subi par la chose après remise par le vendeur ?

102. L'examen de l'article 97, 2), de la LUVI (reproduit plus haut au par. 89) montre que, conformément à la LUVI, si l'acheteur ne déclare pas la résolution du contrat et ne demande pas le remplacement de la chose le risque de la perte reste à sa charge. Par conséquent, selon la LUVI : 1) l'acheteur peut être dédommagé du défaut résultant d'une contravention au contrat de la part de vendeur, mais 2) il ne peut pas être dédommagé du dommage subi par la chose une fois qu'elle a été remise. Suivant l'approche simplifiée que le Groupe de travail a adoptée en ce qui concerne la délivrance et selon le projet de dispositions concernant le chapitre VI (par. 76), ce même résultat est atteint sans qu'il soit besoin d'ajouter de disposition comme celle de l'article 97, 2), de la LUVI. (Ainsi qu'il a été noté plus haut aux par. 90 à 93, la règle complexe de l'article 97, 2), de la LUVI n'était nécessaire qu'en raison de la disposition de l'article 19, 1), de la LUVI suivant laquelle il n'y a "délivrance" que si la chose est "conforme au contrat"; le Groupe de travail a éliminé ce problème en supprimant l'article 19.)

103. Cette solution a le mérite d'être simple et ne devrait pas soulever de sérieuses difficultés en pratique. Cependant, ou pourrait lui adresser les critiques suivantes : l'acheteur peut transférer les risques de perte au vendeur s'il déclare la résolution du contrat, mais non s'il conserve la chose. Il en résulte que cette règle peut encourager la résolution du contrat. Cependant, le problème ne peut se poser que dans un concours de circonstances relativement rare : il faut qu'il y ait en même temps : 1) contravention essentielle au contrat; 2) dommage; 3) absence d'une assurance adéquate; 4) une situation dans laquelle l'acheteur soit disposé à conserver la chose malgré la contravention essentielle.

104. Si l'on pense qu'il est souhaitable d'inverser le résultat auquel on aboutit en appliquant la LUVI et le projet de dispositions ci-dessus concernant le chapitre IV, on pourrait envisager d'ajouter l'article 99 ci-après. (On notera que l'article 98 vise les effets d'une contravention de l'acheteur; ces dispositions seraient suivies du projet disposition ci-après concernant les effets d'une contravention du vendeur.)

Projet d'article 99

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, les risques concernant la chose affectée par cette inexécution continuent à incomber au vendeur tant que l'acheteur a la possibilité de déclarer la résolution du contrat.

105. Si l'on essaie de prévoir des dispositions normatives pour régler ce problème, il faut malheureusement avoir recours à la notion de "contravention essentielle au contrat"— critère qui est inévitablement incertain et sujet à controverses [59]. On peut se demander si la situation présente un intérêt pratique suffisant (voir par. 103 ci-dessus) pour justifier que l'on complique les règles relatives aux risques de perte. C'est pourquoi on n'a pas inclus le projet d'article 99 ci-dessus dans le projet de dispositions proposé pour le chapitre VI.

[59] On peut considérer que des entorses mineures au contrat ne justifieraient pas un renversement des règles relatives aux risques de perte résultant des dispositions de la loi uniforme ou du contrat. Voir plus haut dans le présent volume (deuxième partie, I, 4), section VI de l'annexe à l'analyse (commentaire relatif à l'article 94 envisagé); voir aussi par. 97 ci-dessus.

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

CINQUIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS

Titre ou description	*Cote*
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 *

* Reproduite dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, I, A, 1.

Titre ou description	*Cote*
Note du Secrétaire général : analyse des observations et propositions relatives aux articles 71 à 101 de la LUVI	A/CN.9/WG.2/WP.17
Ordre du jour provisoire annoté	A/CN.9/WG.2/L.1
Autriche : proposition concernant un nouveau paragraphe 3 de l'article 59	A/CN.9/WG.2/V/CRP.1
Article 65 : texte proposé par le Groupe de rédaction I	A/CN.9/WG.2/V/CRP.2
Norvège : proposition concernant le paragraphe 2 de l'article 72 *bis*	A/CN.9/WG.2/V/CRP.3
Etats-Unis d'Amérique : proposition concernant le paragraphe 1 de l'article 73	A/CN.9/WG.2/V/CRP.4
Proposition concernant l'article 72 *bis* présentée par l'observateur de la Chambre de commerce internationale	A/CN.9/WG.2/V/CRP.5/Rev [1]
Articles 60 [*bis*], 69 et 71 : textes proposés par le Groupe de rédaction II	A/CN.9/WG.2/V/CRP.6
Article 71 : texte proposé par le Groupe de rédaction III	A/CN.9/WG.2/V/CRP.7
Projet de rapport intérimaire du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session	A/CN.9/WG.2/V/CRP.8 et Add.1 à 8

II. — PAIEMENTS INTERNATIONAUX

1. — Rapport du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux sur les travaux de sa deuxième session (New York, 7-18 janvier 1974) [A/CN.9/86 *]

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION	1–6
DÉLIBÉRATIONS ET CONCLUSIONS	7–140
A. — Responsabilité de l'endosseur de l'effet	10–13
B. — Obligations du porteur extrinsèques à l'effet	14–19
C. — Droits et obligations de l'avaliseur	20–30
D. — Présentation, refus de paiement ou d'acceptation et recours	31–140
I. — Présentation à l'acceptation	31–63
II. — Présentation au paiement	64–97
III. — Protêt	98–134
IV. — Avis de refus	135–140
EXAMEN DE LA QUESTION DE SAVOIR S'IL EST OPPORTUN D'ETABLIR DES RÈGLES UNIFORMES APPLICABLES AUX CHÈQUES INTERNATIONAUX	141
TRAVAUX FUTURS	142

Introduction

1. Comme suite aux décisions prises par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), le Secrétaire général a établi un "projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, accompagné d'un commentaire" (A/CN.9/WG/IV/WP.2)[1]. A sa cinquième session (1972), la Commission a créé un Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux. La Commission a demandé que le projet de loi uniforme susmentionné soit soumis au Groupe de travail et elle a chargé celui-ci d'établir le projet définitif [2].

2. Le Groupe de travail a tenu sa première session à Genève, en janvier 1973. Au cours de cette session, il a examiné les articles du projet de loi uniforme concernant le transfert et la négociation (art. 12 à 22), les droits et obligations des signataires (art. 27 à 40) et la définition et les droits du porteur et du porteur protégé (art. 5, 6 et 23 à 26)[3].

3. La Commission, à sa sixième session (1973), a pris note avec satisfaction du rapport du Groupe de travail sur sa première session, et l'a prié de poursuivre ses travaux [4].

4. Le Groupe de travail a tenu sa deuxième session au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York, du 7 au 18 janvier 1974. Il se compose de huit des pays membres de la Commission dont les noms suivent : Egypte, Etat-Unis d'Amérique, France, Inde, Mexique, Nigéria, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques. A l'exception de l'Egypte, tous les membres du Groupe de travail étaient représentés. Etaient présents également lors de cette session des observateurs des pays membres suivants : Autriche, Brésil, Grèce, Guyane, Japon, Népal, Philippines, Sierra Leone et Tchécoslovaquie, ainsi que des observateurs du Fonds monétaire international, de la Banque des règlements internationaux, de la Commission des communautés européennes, de la Conférence de droit international privé de La Haye et de la Fédération européenne de banque.

5. Le Groupe de travail a élu les membres du Bureau dont les noms suivent :

Président : M. René Roblot (France);
Rapporteur : M. Roberto L. Mantilla-Molina (Mexique).

[1] CNUDCI, rapport sur la quatrième session (1971), *Document officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément nº 17* (A/8417), par. 35; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A. Pour un bref historique de la question jusqu'à la quatrième session de la Commission, voir A/CN.9/53, par. 1 à 7; CNUDCI, rapport sur la cinquième session (1972), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément nº 17* (A/8717), al. 2, *c*, du par. 61.

[2] *Ibid.*, al. 1), *a*, du par. 61.

[3] Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa première session (Genève, 8-19 janvier 1973), A/CN.9/77; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 1.

[4] CNUDCI, rapport sur la sixième session (1973), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément nº 17* (A/9017), par. 25 à 36; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A.

* 4 février 1974.

6. Le Groupe de travail était saisi des documents suivants : ordre du jour provisoire (A/CN.9/WG.IV/WP.3), 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)[5] et rapport du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux sur les travaux de sa première session, Genève, 8-19 janvier 1973 (A/CN.9/77)[6]

Délibérations et conclusions

7. A sa première session, le Groupe de travail a décidé de concentrer ses travaux sur les problèmes de fond que soulève le projet de loi uniforme et de prier le Secrétariat d'établir une version révisée des articles dont le Groupe de travail indiquerait au cours de ses délibérations qu'ils doivent être modifiés quant au fond ou quant à la forme.

8. Au cours de sa session, le Groupe de travail a examiné les articles 42 à 62 du projet de loi uniforme. Les délibérations du Groupe au sujet de ces articles et les conclusions auxquelles il est parvenu sont résumées aux paragraphes 10 à 140 du présent rapport.

9. A la clôture de sa session, le Groupe de travail a adressé ses remerciements aux représentants des institutions internationales bancaires et commerciales qui sont membres du Groupe d'étude de la CNUDCI sur les paiements internationaux pour l'aide qu'ils avaient fournie au Groupe et au Secrétariat. Le Groupe a exprimé l'espoir qu'il continuerait à bénéficier de l'expérience et des services des membres du Groupe d'étude tout au long des phases ultérieures du projet en cours.

A. — RESPONSABILITÉ DE L'ENDOSSEUR DE L'EFFET (ART. 41)

"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 intérêts et frais qui peuvent être réclamés en vertu des articles 67 ou 68, au porteur ou à quiconque, ayant signé l'effet 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."

10. L'article 41 définit la responsabilité de l'endosseur d'un effet international. Selon cet article, cette responsabilité est secondaire : elle n'apparaît qu'en cas de refus d'acceptation ou de paiement de l'effet, et à condition, si nécessaire, que celui-ci ait été présenté à l'acceptation ou au paiement et qu'un protêt ait été dressé. Tout endosseur d'un effet peut s'exonérer totalement ou partiellement de ses obligations par une mention expresse apposée sur celui-ci. A sa première session, le Groupe de travail a décidé que la question de savoir si un signataire peut s'exonérer partiellement ou totalement de sa responsabilité serait traitée dans les différents articles qui régissent la responsabilité de chaque catégorie de signataires (voir rapport du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux sur sa première session, A/CN.9/77, par. 99, *in fine*)[7]. Le Groupe est également convenu que l'exonération totale ou partielle d'un signataire ne vaut que pour ce seul signataire (*ibid.* par. 102). En conséquence, l'article 41 du texte révisé (A/CN.9/WG.IV/CRP.3) prévoit que :

"*a*) L'endosseur peut exclure ou limiter son obligation par une stipulation expresse portée sur l'effet.

"*b*) Cette stipulation n'a d'effet qu'à l'égard de l'endosseur."

11. A propos de la disposition qui subordonne la responsabilité de l'endosseur à la protestation de l'effet lorsque celle-ci est requise, il a été noté que l'article 58 prévoyait une protestation par acte authentique, mais aussi par protêt en forme simplifiée. La question a été posée de savoir quel serait l'effet juridique d'un protêt en forme simplifiée en cas de refus d'acceptation ou de paiement d'un effet qui comporte une stipulation de protêt par acte authentique. Il a été suggéré que dans ce cas le porteur ne devait pas perdre ses droits de recours contre les signataires antérieurs, mais qu'il devait être tenu de tout dommage résultant du fait qu'il a omis de faire dresser protêt par acte authentique. Le Groupe de travail a décidé d'examiner cette question dans le cadre de l'article 58.

12. Il a été dit que le commentaire de l'article 41 devrait faire ressortir l'importance de la notification, étant donné que le porteur est tenu des dommages eventuels s'il omet de donner avis (voir art. 66).

13. Le Groupe de travail a accepté l'article 41 à titre provisoire. Conformément à l'opinion qu'il avait exprimée à sa première session (A/CN.9/77, par. 120)[8], le Groupe a décidé que la partie de cet article qui traite de l'obligation de l'endosseur envers ceux qui, ayant signé l'effet après lui, sont en possession de cet effet et sont libérés des obligations qui en découlent devrait être examinée dans le contexte des articles du projet qui concernent la libération des obligations (chap. VI).

B. — OBLIGATIONS DU PORTEUR EXTRINSÈQUES À L'EFFET

"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.

[5] Le texte du projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux est reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 2.

[6] *Ibid.*, deuxième partie, II, 1.

[7] *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 1.

[8] *Ibid.*

"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."

14. L'article 42 concerne les obligations d'un endosseur extrinsèques à l'effet. L'endosseur est tenu des dommages qu'un porteur ultérieur pourrait subir à raison d'un vice dans les signatures antérieures, d'une altération de l'effet ou d'autres vices dont les droits de l'endosseur pourraient être entachés. Le fait que l'endosseur, par négligence ou non, soit dans l'ignorance de ces vices ou altérations, n'affecte pas l'obligation qui découle pour lui de cet article. Cette obligation suit l'effet au bénéfice de tout porteur ultérieur ayant reçu l'effet sans avoir connaissance du vice ou de l'altération.

Comme l'obligation visée à l'article 42 est extrinsèque à l'effet, elle s'impose également aux personnes qui ne sont pas obligées par l'effet, comme dans le cas où un signataire endosse l'effet "sans recours" ou lorsqu'une personne transmet, par simple remise, un effet dont le dernier endossement est en blanc. En outre, cette obligation apparaît dès que l'effet est remis, indépendamment de sa date d'échéance. Comme il s'agit d'une obligation extrinsèque à l'effet, elle n'est pas subordonnée à la présentation et à la protestation de celui-ci.

15. Le Groupe de travail a déclaré accepter provisoirement d'introduire dans le projet une disposition dans la ligne de l'article 42 en réservant la possibilité de réviser le texte de l'article en ce qui concerne les signatures contrefaites ou apposées sans autorisation. On a fait les observations suivantes :

i) L'article devrait prévoir une limite supérieure au montant des dommages-intérêts que l'endosseur pourrait être tenu de verser. Il a été convenu que cette limite ne devrait pas dépasser le montant que le porteur peut recevoir en application des articles 67 ou 68.

ii) Au paragraphe 1 de l'article 42, l'expression "toute personne" devrait s'entendre exclusion faite des préposés à l'encaissement. A cet égard, il a été noté que ces préposés pouvaient être tenus vis-à-vis du porteur, à raison d'une responsabilité contractuelle, c'est-à-dire indépendamment de l'effet.

iii) Le Groupe de travail a été d'avis qu'une personne obligée en vertu de l'article 42 devrait pouvoir s'exonérer de son obligation, par exemple, en apposant sur l'effet la mention "sans recours". Il a été noté cependant que l'inscription de cette stipulation sur l'effet pourrait être interprétée comme exonérant l'endosseur à la fois des obligations de l'article 41 et de celles de l'article 42, sans qu'il lui soit possible de s'exonérer des obligations découlant d'un seul de ces articles. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'examiner la possibilité d'une clause spéciale comportant exonération de la responsabilité encourue en vertu de l'article 42 seulement, et de s'enquérir de l'avis des institutions bancaires et commerciales sur ce point.

iv) Le Groupe de travail est convenu qu'une personne obligée en vertu de l'article 42 ne devait pas pouvoir s'exonérer de ses obligations si elle avait commis elle-même un dol ou si elle savait, avant que l'effet lui soit remis, qu'une signature figurant sur l'effet avait été contrefaite ou apposée sans autorisation, que l'effet avait été altéré, qu'un signataire pouvait valablement invoquer un droit ou opposer une exception ou que l'effet avait été refusé à l'acceptation ou au paiement.

16. Le Groupe de travail a conclu que la disposition de l'article 42, 1), *c*, devrait être complétée par l'addition des mots "à son encontre", étant donné que les exceptions entre signataires antérieurs, qui étaient inopposables à l'endosseur, ne devaient pas pouvoir ouvrir de recours contre celui-ci.

17. La question a été posée de savoir si l'obligation prévue à l'article 42 devait être étendue au cas où un signataire antérieur est insolvable. Il a été convenu que l'article 42 ne devait pas traiter ce problème. Cependant, il a été signalé qu'au regard du projet de loi uniforme le fait que le tiré soit l'objet d'une procédure de liquidation judicaire équivalait à un refus d'acceptation; dans ce cas, l'endosseur serait obligé en vertu de l'article 42. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de veiller à exposer expressément cette conséquence dans le commentaire sur le texte définitif du projet de loi uniforme qui sera soumis à la Commission.

18. En ce qui concerne l'utilisation de l'expression "négocie" au paragraphe 1 de l'article 42, le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'utiliser, dans le texte révisé de l'article, les notions d'endossement et de remise conformément à ses conclusions au sujet de l'article 13 (voir le rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa première session, A/CN.9/77, par. 17) [9].

19. Un représentant et l'observateur d'une institution internationale ont exprimé des réserves au sujet de l'article 42.

C. — Droits et obligations de l'avaliseur (art. 43 à 45)

"*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."

20. Les articles 43, 44 et 45 posent un certain nombre de règles valant à l'égard de la personne qui garantit sur l'effet l'obligation d'un autre signataire. Dans la loi uniforme de Genève concernant la lettre de change et le billet à ordre, cette forme de garantie porte le nom d' "aval". Il faut distinguer l'obligation spéciale d'un avaliseur de l'obligation d'un endosseur, réglementée aux articles 41 et 42. Selon le paragraphe 3 de l'article 43, l'avaliseur peut préciser sur l'effet quel est le signataire dont il garantit l'obligation. Selon le paragraphe 4, à défaut de cette indication, l'avaliseur sera réputé avoir garanti l'obligation du tireur, s'il s'agit d'une lettre de change, ou celle du souscripteur, s'il s'agit d'un billet à ordre. Une preuve extrinsèque qui

[9] *Ibid.*

établirait que l'avaliseur entendait garantir l'obligation d'un autre signataire ne détruira pas cette présomption.

21. Le Groupe de travail a étudié, à sa première session, la portée respective des dispositions concernant l'aval et de la disposition relative à l'endossement. Selon le paragraphe 2 de l'article 43, l'aval est donné par une signature apposée sur l'effet ou sur une allonge, accompagnée des mots "garantie", "*aval*", "bon pour *aval*", ou de toute autre formule équivalente. Une simple signature, autre que la signature du tireur, du tiré ou d'un endosseur, n'aurait donc pas constitué un aval aux termes de l'article 43 mais une intervention relevant de l'article 32, autrement dit un endossement. A sa première session, le Groupe de travail a estimé qu'il fallait que les obligations découlant d'une simple signature soient régies par les articles 43 à 45 et que le texte de l'article 32 devait donc être supprimé. Le Groupe a décidé à sa première session qu'il convenait d'étendre la portée de l'article 43 en éliminant du paragraphe 2 de l'article 43 la disposition selon laquelle une garantie ne peut résulter que d'une signature accompagnée des mots "garantie", "*aval*", "bon pour *aval*", ou de toute autre formule équivalente (A/CN.9/77, par. 114 [10]). Le Groupe a également décidé que divers autres problèmes soulevés par l'apposition d'une simple signature seraient examinés dans le cadre du présent article (*ibid.*). Cependant, le Groupe a admis que la simple signature du tiré apposée au recto de l'effet valait acceptation (*ibid.*, par. 128).

22. A la présente session, le Groupe de travail a été d'avis que la loi uniforme devrait préciser que l'avaliseur est obligé par l'effet.

23. Tirant les conséquences de la suppression de l'article 32, le Groupe de travail a utilisé l'exemple suivant pour étudier l'obligation que fait naître une simple signature : le tireur émet une lettre de change au profit du bénéficiaire P, et la lettre porte au verso la chaîne de signatures suivantes : 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. Le Groupe a décidé que X, B et Y devaient être tenus en qualité d'endosseurs parce que, au vu de leur signature, celle-ci pouvait être considérée comme s'inscrivant dans une série continue d'endossements.

24. Le Groupe de travail a approuvé les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 43. Toutefois, le Groupe a prié le Secrétariat de préciser, au paragraphe 3, que l'indication donnée par l'avaliseur devait figurer "sur l'effet ou sur une allonge".

25. On a fait observer qu'aux termes du paragraphe 1 de l'article 43 dans son libellé actuel l'avaliseur garantissait "le paiement" de l'effet. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de modifier l'article 43 de manière à indiquer clairement que l'avaliseur garantissait l'obligation contractée par un signataire à raison de l'effet.

"*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."

26. Selon le paragraphe 1 de l'article 44, l'obligation de l'avaliseur est de nature secondaire. Il en résulte que si l'obligation d'un signataire est secondaire, l'obligation de son donneur d'aval est également secondaire. En outre, le donneur d'aval peut fonder une exception à l'obligation qui découle pour lui de l'effet sur les exceptions que peut invoquer le signataire dont il a garanti l'obligation. Toutefois, le paragraphe 2 établit un domaine dans lequel l'avaliseur est obligé à titre principal, puisqu'il est tenu de son obligation même quand celle de la personne à laquelle il a donné son aval est inexistante, par exemple lorsque la signature de cette dernière a été contrefaite ou que ladite personne a signé l'effet sans avoir la capacité de s'obliger.

27. Le Groupe de travail a examiné trois possibilités en ce qui concerne la nature de l'obligation du donneur d'aval :

1) Son obligation devrait être une obligation principale dans tous les cas;

2) Son obligation devrait être une obligation secondaire dans tous les cas; et

3) Son obligation devrait être principale dans certains cas et secondaire dans d'autres.

Le Groupe, après délibération, a conclu que la solution la plus appropriée consisterait à poser une règle selon laquelle l'obligation du donneur d'aval serait secondaire dans tous les cas, sauf lorsque le donneur d'aval en a stipulé autrement sur l'effet. Par conséquent, le Groupe a décidé de supprimer le paragraphe 2 de l'article 44.

28. Il a été suggéré que le commentaire de l'article 44 précise que l'avaliseur d'aval pouvait non seulement invoquer les exceptions du signataire à l'égard duquel il s'était obligé, mais également toutes exceptions qui lui étaient propres.

"*Article 45*

"Quand il paie l'effet, l'avaliseur peut invoquer les droits afférents à l'effet contre le signataire garanti et contre ceux qui sont obligés envers ce dernier en vertu de l'effet."

29. Selon l'article 45, l'avaliseur, quand il paie l'effet, acquiert les droits y afférents contre la personne dont il s'est porté garant ainsi que contre ceux qui sont obligés envers cette dernière en vertu de l'effet.

30. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si le donneur d'aval, quand il paie l'effet, devrait avoir non seulement les droits nés de l'effet, mais également les droits sur l'effet, qui viendraient s'ajouter aux droits reconnus au payeur aux termes de l'article 70, 2). Se référant aux délibérations qui ont eu lieu à sa première session (voir A/CN.9/77, par. 62), le Groupe a estimé que l'avaliseur ne devrait pas être considéré comme un porteur et que, lorsqu'il a payé l'effet, ses seuls droits devraient être ceux qui lui sont reconnus aux articles 45 et 70, 2).

[10] *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 1.

D. — PRÉSENTATION, REFUS DE PAIEMENT OU D'ACCEPTATION ET RECOURS

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."

31. La présentation à l'acceptation est facultative sauf dans les cas précisés à l'article 46. Le défaut de présentation à l'acceptation d'une lettre de change affecte, dans ces cas, les obligations des signataires antérieurs, comme le prévoit l'article 50.

Alinéa a *du paragraphe 1*

32. Le Groupe de travail est convenu que le tireur, l'endosseur ou l'avaliseur peut stipuler dans la lettre qu'elle doit être présentée à l'acceptation.

33. Le Groupe de travail a examiné l'effet d'une stipulation portée sur la lettre de change ou le billet à ordre sur les obligations des signataires ultérieurs au signataire qui a fait cette stipulation. Le Groupe est convenu qu'en vertu de la loi uniforme :

i) Sauf stipulation contraire portée sur l'effet par un signataire ultérieur, une stipulation portée sur l'effet par le tireur ou le souscripteur vaut à l'égard des signataires ultérieurs;

ii) Une stipulation portée sur l'effet par un endosseur ou un avaliseur est propre à cet endosseur ou à cet avaliseur et ne vaut donc pas à l'égard des signataires ultérieurs.

Le Groupe a également examiné les questions suivantes :

i) Une stipulation portée sur une lettre de change ou un billet à ordre ne produit-elle effet qu'à condition d'avoir été expressément signée par le signataire auteur de la stipulation ?

ii) Quel doit être l'effet d'une stipulation dont on ne peut déterminer au vu de la lettre de change ou du billet à ordre quel signataire en est l'auteur ?

Après délibération, le Groupe a estimé que la loi uniforme ne devait pas poser de règle particulière sur ces points.

Alinéa b *du paragraphe 1*

34. Le Groupe de travail a déclaré qu'il acceptait la disposition prévue à cet alinéa.

Alinéa c *du paragraphe 1*

35. Le Groupe de travail a examiné trois solutions possibles lorsque la lettre est payable en un lieu autre que celui de la résidence ou de l'établissement du tiré :

i) Le porteur pourrait au choix présenter ou ne pas présenter une lettre domiciliée à l'acceptation;

ii) Le porteur *devrait* présenter une lettre domiciliée à l'acceptation, le défaut de présentation dégageant les signataires antérieurs de leurs obligations; ou

iii) Le porteur devrait présenter une lettre domiciliée à l'acceptation et le défaut de présentation l'obligerait vis-à-vis de tout signataire antérieur à raison des dommages que ledit signataire pourrait subir du fait d'un refus de paiement de la lettre lorsque ce refus résulte du défaut de présentation à l'acceptation.

Après délibération, le Groupe de travail a décidé que la présentation à l'acceptation d'une lettre domiciliée devrait être obligatoire et que le défaut de présentation devrait libérer les signataires antérieurs de leurs obligations au titre de la lettre. Le Groupe a été d'avis que cette règle était justifiée étant donné que lorsque le tireur indique le lieu de paiement sur la lettre et que ce lieu est autre que celui de la résidence ou de l'établissement du tiré, ce dernier doit être prévenu de manière à pouvoir disposer des fonds nécessaires au lieu de paiement.

36. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de modifier la rédaction de l'alinéa *c* du paragraphe 1 de sorte que l'obligation de présentation à l'acceptation ne joue pas dans le cas d'une lettre domiciliée payable à vue.

Paragraphe 2

37. Le Groupe de travail a suggéré que ce paragraphe devienne le paragraphe 1 puisqu'il pose une règle générale tandis que le paragraphe 1 actuel prévoit les exceptions à cette règle.

"*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."

38. L'article 47 autorise tout signataire à s'exonérer, par une stipulation portée sur la lettre, de son obligation de payer la lettre en cas de refus d'acceptation. Le porteur ne peut pas alors exercer un droit de recours immédiat contre le signataire en question. De même, tout signataire peut stipuler sur la lettre qu'elle ne pourra pas être présentée à l'acceptation avant une certaine date ou avant la survenance d'un événement déterminé, comme par exemple l'arrivée des marchandises. Cependant, une acceptation donnée malgré ces stipulations est valable.

39. Le Groupe de travail a exprimé son accord avec les dispositions du paragraphe 1 de l'article 47, dans la mesure où elles concernent une stipulation de la part du tireur. Dans la ligne de ses délibérations concernant l'article 46 (voir par. 33 ci-dessus), le Groupe est convenu que les stipulations visées au paragraphe 1 de l'article 47 doivent jouer, lorsqu'elles sont faites par le tireur, en faveur également des signataires ultérieurs.

40. Le Groupe de travail a examiné les questions suivantes :

i) Un signataire autre que le tireur devrait-il être autorisé à inclure une stipulation interdisant la présentation à l'acceptation ?

ii) Lorsque le tireur a stipulé que la lettre doit être présentée à l'acceptation et qu'un endosseur stipule qu'elle ne doit pas l'être, quel est l'effet juridique de cette dernière stipulation sur les obligations des signataires ayant signé l'effet après l'endosseur ?

Le Groupe a été d'avis qu'il fallait donner la préférence à une règle suivant laquelle seule une stipulation faite par le tireur à l'effet d'interdire la présentation de la lettre devait jouer à l'égard des autres signataires. En même temps, le Groupe a estimé qu'il convenait d'examiner de manière plus approfondie les rapports entre les diverses stipulations portant exonération totale ou partielle des obligations. Le Groupe a prié le Secrétariat de refondre l'article 47 en tenant compte de ces considérations.

"*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."

41. Pour mettre en jeu les obligations des signataires en cas de refus d'acceptation [art. 51, 2)], la présentation pour acceptation, qu'elle soit facultative ou obligatoire, doit être faite selon certaines règles. L'article 48 précise quelles sont ces règles.

Alinéa a

42. Le Groupe de travail a exprimé son accord avec le principe qui sous-tend l'alinéa *a*, selon lequel la présentation pour acceptation doit être "personnelle", c'est-à-dire que la lettre doit être présentée "au tiré". Cependant, le Groupe a été d'avis que :

i) La lettre doit être présentée à une heure raisonnable, un jour ouvrable, et que,

ii) Si la lettre indique un lieu d'acceptation, la présentation doit être faite en ce lieu.

Alinéa b

43. Le Groupe de travail a exprimé son accord avec cette disposition.

Alinéas c *et* d

44. Le Groupe de travail a exprimé son accord avec ces dispositions. La question de savoir si le décès ou la liquidation judiciaire du tiré dispense de la présentation à l'acceptation est examinée à propos de l'article 49, 1) [voir par. 53 à 56 ci-après].

45. Un représentant a exprimé des réserves au sujet de l'alinéa *d*.

Alinéa e

46. Le Groupe de travail a exprimé son accord avec cette disposition.

Alinéa f

47. On a soulevé la question de savoir s'il était justifié de prévoir un délai d'un an à partir de la date où une lettre payable à un délai de vue a été tirée pour la présentation de cette lettre à l'acceptation. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de faire une enquête auprès des institutions bancaires et commerciales pour savoir quel délai serait acceptable pour la présentation à l'acceptation des lettres de cette catégorie.

48. On s'est également demandé comment le délai d'un an pourrait être calculé si la lettre ne précisait pas sa date d'émission. Le Groupe de travail est convenu que, dans ce cas, le porteur devrait pouvoir indiquer sur la lettre la date réelle d'émission. A cet égard, le Groupe de travail est convenu que l'indication sur la lettre, par le porteur, d'une fausse date d'émission aurait des effets analogues à ceux prévus à l'article 11.

Alinéa g

49. Le Groupe de travail a exprimé son accord avec les dispositions de cet alinéa.

Alinéa h

50. Le Groupe de travail a été d'avis que les dispositions de cet alinéa faisaient double emploi avec celles des alinéas *e* et *f* et étaient donc superflues.

Présentation par la voie postale

51. Le Groupe de travail a décidé, à titre provisoire, que la loi uniforme ne devait pas contenir de disposition expresse au sujet de la présentation à l'acceptation ou au paiement par la voie postale. De l'avis du Groupe, l'absence d'une telle disposition n'interdirait pas au porteur d'utiliser ce mode de présentation. Le Groupe a prié le Secrétariat de s'informer de la pratique en matière de présentation par la voie postale et de l'existence de toute règle particulière en matière de présentation et de protestation par la voie postale.

"*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."

52. L'article 49 énumère les cas dans lesquels l'obligation de présenter à l'acceptation disparaît. Au regard de l'article 51, 1), *b*, ces cas constituent un refus "positif", et le porteur peut, en vertu de l'article 51, 2), exercer immédiatement son droit de recours, sous réserve de faire dresser protêt lorsque cette formalité est requise.

Paragraphe 1

53. Le Groupe de travail s'est demandé si le décès du tiré ou sa mise en liquidation judiciaire devait conférer au porteur un droit de recours immédiat contre les signataires antérieurs. Selon certains, il ne devrait pas y avoir de refus d'acceptation "positif" étant donné que le porteur pouvait présenter l'effet, dans le cas du décès du tiré, aux héritiers de ce dernier et, dans le cas où le tiré a été mis en liquidation judiciaire, à la personne qui, en vertu de la loi applicable, est habilitée à agir pour lui. D'ailleurs, dans le cas d'une mise en liquidation judiciaire, la non-présentation tournerait au détriment du tireur puisqu'il se pourrait que l'actif du tiré insolvable ait été réparti entre ses créanciers avant que le tireur ait actionné la personne autorisée à administrer ses biens. Selon d'autres, le porteur, en recevant l'effet, pouvait légitimement s'attendre à être intégralement payé par le tiré conformément aux termes de l'instrument. Cette attente se trouvait déçue en cas de décès ou de mise en liquidation judiciaire du tiré. Le Groupe de travail s'est prononcé en faveur de ce dernier point de vue et donc de la disposition énoncée au paragraphe 1. Un représentant a cependant exprimé des réserves.

54. A la question de savoir si cette disposition devrait également s'appliquer aux personnes morales, le Groupe de travail a répondu par l'affirmative. Il a prié le Secrétariat de remanier le paragraphe 1 de façon à faire clairement ressortir que la règle qu'il contenait s'appliquerait seulement aux personnes décédées ou aux personnes morales qui, en vertu de la législation nationale applicable, avaient cessé d'exister.

55. Le Groupe de travail a examiné le problème particulier que posait la fusion de la société sur laquelle l'effet avait été tiré avec une autre société. Le Groupe a estimé que, si la fusion entraînait la disparition du tiré, cette situation devrait être régie par le paragraphe 1.

56. Il a été proposé que le Secrétariat examine s'il serait possible d'étendre la disposition du paragraphe 1 au cas où le tiré serait une entité fictive.

Paragraphe 2

57. Le Groupe de travail s'est déclaré en accord avec la disposition énoncée dans ce paragraphe.

Paragraphe 3

58. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si la loi uniforme devrait admettre la possibilité de renoncer à la présentation à l'acceptation. On a fait observer que le projet de loi uniforme reposait sur le principe général selon lequel un signataire a la possibilité de limiter, d'exclure ou d'étendre ses obligations en vertu d'un effet. Par ailleurs, on a également fait observer qu'il résultait de la renonciation à la présentation à l'acceptation que le signataire à l'égard duquel la renonciation produit effet ne serait pas libéré de ses obligations par le seul fait que le porteur d'une lettre devant être présentée à l'acceptation ne l'a pas présentée. Le défaut de présentation ne devrait pas donner au porteur un droit de recours immédiat, fondé sur l'existence d'un refus "positif", contre le signataire tenu par la renonciation. On a également souligné que le défaut de présentation à l'acceptation d'un effet payable à un certain délai de vue entraînerait l'absence de date d'échéance et qu'aux termes du paragraphe 2 de l'article premier il n'y aurait pas alors de lettre de change. La Groupe a donc jugé qu'il fallait supprimer le paragraphe 3. Le Groupe a également prié le Secrétariat d'étudier la question de savoir si et de quelle manière la loi uniforme devrait traiter de la renonciation à la présentation à l'acceptation. (En ce qui concerne la renonciation à la présentation au paiement, voir par. 83 ci-après; sur la dispense de protêt, voir par. 128 et 129 ci-après.)

"*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."

59. Lorsque la lettre doit être présentée à l'acceptation conformément à l'article 46, le défaut de présentation par le porteur a pour conséquence que les signataires antérieurs ne sont pas obligés par le lettre.

60. Le Groupe de travail a exprimé son accord avec les dispositions de l'article 50, mais il a prié le Secrétariat d'apporter au paragraphe 1 les amendements convenus en ce qui concerne l'article 46, 1), *a*.

"*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."

61. L'article 51, 1), précise dans quel cas il y a refus d'acceptation. L'article 51, 2), prévoit les conséquences du refus d'acceptation en ce qui concerne les obligations des signataires antérieurs.

62. Le Groupe de travail a exprimé son accord avec les dispositions de l'article 51, sous réserve de l'opinion formulée au sujet du paragraphe 3 de l'article

49 (voir par. 58 ci-dessus), selon laquelle la renonciation à la présentation à l'acceptation ne constitue pas un refus "positif".

63. On s'est demandé si le paragraphe 2 était indispensable puisque la même règle est prévue à l'article 57. D'autre part, on a fait observer que le sens de cet article était plus clair si l'on y prévoyait les conséquences du refus d'acceptation.

II. — *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."

64. En vertu de l'article 52, la présentation d'un effet au paiement n'est pas nécessaire pour obliger l'accepteur ou le souscripteur. Toutefois, la présentation est nécessaire pour obliger le tireur, l'endosseur ou l'avaliseur.

65. Le Groupe de travail a jugé que les dispositions de l'article 52 étaient acceptables quant au fond. Toutefois, on a fait observer que les règles énoncées à l'article 52 découlaient d'autres dispositions du projet de loi uniforme (l'article 34 en ce qui concerne le tireur, l'article 34 *bis* pour ce qui est du souscripteur, l'article 36 en ce qui concerne l'accepteur, l'article 41 en ce qui concerne l'endosseur, l'article 44 en ce qui concerne l'avaliseur et l'article 55. Le Secrétariat a été prié d'en tenir compte lorsqu'il remanierait les dispositions sur la présentation.

66. Le Groupe de travail a décidé de compléter le paragraphe 3 en insérant les mots "ou le souscripteur" après le mot "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."

67. Pour que le tireur, l'endosseur et leurs avaliseurs soient valablement obligés en raison d'un refus de paiement [art. 56, 1), *a*], la présentation au paiement doit être "régulière". L'article 53 précise quelles sont les conditions d'une présentation régulière.

Alinéa a

68. Le Groupe de travail a jugé acceptable la disposition de l'alinéa *a*, sous réserve qu'il y soit précisé que la présentation au paiement doit se faire à une heure raisonnable, un jour ouvrable.

Alinéa b

69. Le Groupe de travail a jugé acceptable quant au fond la disposition contenue à l'alinéa *b*, mais il a prié le Secrétariat d'en harmoniser le texte avec celui de l'alinéa *b* de l'article 48, et de préciser que la lettre tirée sur deux ou plusieurs personnes ou acceptée par deux ou plusieurs personnes et le billet à ordre souscrit par deux ou plusieurs personnes peuvent être présentés à l'une quelconque d'entre elles, à moins qu'une stipulation expresse de l'effet n'en dispose autrement.

70. Le Groupe de travail est convenu que les mots "si le lieu de paiement est stipulé, la présentation doit être faite en ce lieu" devraient être supprimés.

Alinéa c

71. Le Groupe de travail a jugé cet alinéa acceptable quant au fond. On a fait observer qu'en vertu des articles 49 et 51 le décès du tiré faisait cesser l'obligation de présenter l'effet à l'acceptation et permettait au porteur d'exercer immédiatement son droit de recours contre les signataires antérieurs. Le Groupe de travail est convenu que le décès du tiré devrait également dispenser de présenter l'effet au paiement. La question a été posée de savoir dans quelles circonstances la présentation au paiement serait néanmoins exigée. Le Groupe de travail a été d'avis que l'on pouvait envisager deux cas : i) celui de l'effet payable à vue et ii) celui de l'effet sur lequel le tireur a stipulé qu'il ne serait pas présenté à l'acceptation. Le groupe a prié le Secrétariat d'examiner l'effet, en ce qui concerne le tiré, des articles 49 et 51 compte tenu de l'alinéa *c*. Un représentant a exprimé des réserves au sujet de l'alinéa *c*.

72. Compte tenu de la suppression de l'article 54, 2), *d* (voir par. 86 ci-dessous), le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'ajouter à l'article 53 un nouvel alinéa disposant que lorsque le tiré, l'accepteur ou le souscripteur ont été mis en liquidation judiciaire, la présentation au paiement doit être faite à la personne qui, en vertu de la loi applicable, est habilitée à agir à sa place.

Alinéa d

73. Le Groupe de travail a examiné la question de

savoir s'il était justifié d'autoriser également le porteur d'un effet à présenter la lettre au paiement l'un des deux jours ouvrables suivant le jour de l'échéance. On a exprimé l'opinion que ces deux jours supplémentaires ne devaient être accordés qu'au tiré, à l'accepteur ou au souscripteur. Toutefois, le Groupe a conclu qu'afin de faciliter la présentation au paiement dans les délais prescrits par la loi uniforme et de tenir compte des pratiques commerciales actuelles, il convenait d'accorder au porteur, qui est généralement une banque de recouvrement, deux jours supplémentaires pour la présentation au paiement.

Alinéa e

74. D'aucuns se sont demandé s'il était justifié de prévoir un délai d'un an à partir de la date d'émission pour la présentation au paiement d'un effet payable à vue. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de s'enquérir auprès d'établissements bancaires et commerciaux du délai dans lequel il conviendrait qu'un effet payable à vue puisse être présenté au paiement. On a suggéré qu'il n'était pas nécessaire de prévoir le même délai pour la présentation à l'acceptation et pour la présentation au paiement et qu'il serait peut-être justifié de fixer un délai plus court pour la présentation à l'acceptation que pour la présentation au paiement.

Alinéa f

75. Le Groupe de travail a étudié une proposition faite lors des travaux préparatoires sur le projet de loi uniforme et tendant à exiger que les effets soient domiciliés pour paiement dans une banque. A cette occasion, on a rappelé que la Banque d'Italie avait fait une proposition plus générale tendant à ce que la loi uniforme n'autorise qu'un seul endossement non bancaire, celui du bénéficiaire. Le Groupe de travail est convenu d'examiner ces propositions dans le contexte du champ d'application de la loi uniforme (art. 1 à 3).

76. Le Groupe de travail a été d'avis qu'il conviendrait de compléter l'alinéa *f* en ajoutant au sous-alinéa iii une disposition prévoyant qu'un effet peut être présenté en quelque lieu que l'on puisse trouver le tiré, l'accepteur ou le souscripteur ou à leur dernier établissement ou à leur dernière résidence connus.

77. On s'est demandé quelle signification il convenait d'attacher aux termes "principal établissement" et "résidence". Le Groupe de travail est convenu qu'il était préférable de ne pas les définir dans la loi uniforme et d'appliquer dans chaque cas la législation interne. A cet égard, le Groupe a rappelé ses délibérations et conclusions concernant l'article 40 (A/CN.9/77, par. 134[11]), en priant le Secrétariat de revoir l'interprétation du "lieu" de paiement.

78. En ce qui concerne le mot "résidence", le Groupe de travail est convenu qu'il ne devait désigner que la résidence privée d'une personne physique et non pas la résidence des représentants d'une entité juridique autre qu'un particulier ("personne morale").

Utilisation de copies de la lettre de change ou du billet à ordre

79. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de s'informer au sujet de l'utilisation d'une copie de la lettre ou du billet à ordre lors de la présentation au paiement.

"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."

80. L'article 54 prévoit une excuse pour le retard dans la présentation au paiement. Lorsque ce retard est excusable, le défaut de présentation au paiement n'affecte pas les obligations des signataires antérieurs. Selon cet article, le retard est excusable si le porteur n'a pu présenter l'effet au paiement en raison d'un cas de force majeure. Conformément aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 2, l'obligation de présenter au paiement cesse lorsque la force majeure persiste au-delà de 30 jours à partir de l'échéance, s'il s'agit d'un effet à échéance fixe, ou au-delà de 30 jours après l'expiration du délai prescrit pour la présentation au paiement, s'il s'agit d'un effet payable à vue. Conformément au paragraphe 2, l'obligation de présenter au paiement cesse également lorsqu'on a prévu d'en dispenser le porteur, lorsque le tiré, l'accepteur d'une lettre de change ou le souscripteur d'un billet à ordre a été mis en liquidation judiciaire, et, en ce qui concerne le tireur, lorsque le porteur n'a aucune raison de croire que la lettre sera payée.

Paragraphe 1

81. En ce qui concerne l'expression "cas de force majeure", le Groupe de travail a examiné si le retard dans la présentation au paiement devrait être excusable lorsqu'il était dû à un empêchement d'ordre personnel, comme la maladie ou le décès. Il a été noté que le Groupe de travail sur les délais et la prescription avait examiné une règle analogue et qu'il avait suggéré à la Commission une disposition suivant laquelle le retard du créancier (pour entamer une procédure judiciaire, en particulier) serait excusable s'il était dû à des circonstances "qui lui sont étrangères et qu'il ne pouvait ni

[11] *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 1.

prévoir ni surmonter" (A/CN.9/70, annexe 1, art. 19)[12]. Ce libellé a été modifié par la Commission de la manière suivante : "Lorsqu'en raison de circonstances qui ne lui sont pas imputables et qu'il ne pouvait ni éviter si surmonter . . ." (voir art. 20 du projet de convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972,* première partie, I, B, par. 21). Il y a lieu de noter que le libellé approuvé par la Commission n'exclut pas un empêchement d'ordre personnel du créancier. Le Groupe de travail est convenu que l'article 54, 1), devrait reprendre le libellé de l'article 20 du projet de convention sur la prescription. Il a été suggéré que les dispositions de l'article 54, 1), du projet actuel devraient exclure plus clairement l'excuse fondée sur des circonstances imputables à une faute du porteur. Il a été indiqué que le libellé de l'article 20 du projet de convention sur la prescription serait utile à cet égard puisqu'il viendrait ajouter les mots "et qu'il ne pouvait ni éviter ni surmonter". Le Groupe a observé que lorsqu'on avait traduit cette disposition du projet de convention sur la prescription dans d'autres langues, on avait employé des termes équivalents, au lieu d'expressions juridiques comme force majeure ou *Act of God.* Il a été convenu qu'il y avait lieu d'adopter la même solution pour la traduction du projet actuel dans les différentes langues, étant donné que les expressions juridiques précitées sont employées dans des sens différents dans les divers systèmes juridiques.

82. Le Groupe de travail a été d'avis que l'expression "sans retard" devait être remplacée par les mots "avec toute la diligence raisonnable" employés à l'article 49, 2), et que les mots "dans les . . . jours", figurant entre crochets, devaient être supprimés.

Paragraphe 2

Alinéa a

83. La question d'une dispense expresse ou tacite a été examinée par le Groupe de travail dans le contexte de la dispense de protêt (voir l'article 61, par. 128 et 129 ci-après).

Alinéa b

84. Le Groupe de travail a jugé cette disposition acceptable.

Alinéa c

85. On a fait observer que le texte actuel de l'alinéa *c* n'autorisait le porteur, dans le cas d'une lettre payable à vue, à exercer un droit de recours en cas de refus positif de paiement que 30 jours après l'expiration du délai pour la présentation au paiement. De l'avis du Groupe de travail, cette règle aurait pour effet d'imposer au porteur une période d'inaction déraisonnablement longue. Le Groupe a donc prié le Secrétariat de réexaminer l'alinéa *c* en vue de permettre au porteur d'exercer son droit de recours dans un délai plus bref que celui qui est prévu dans le texte actuel.

Alinéa d

86. Le Groupe de travail a été d'avis que le fait que le tiré, l'accepteur ou le souscripteur avaient été mis en liquidation judiciaire ne devait pas conférer au porteur un droit de recours immédiat. Le porteur devait présenter l'effet au paiement à la personne qui, en vertu de la loi applicable, était habilitée à agir au lieu et place du tiré, de l'accepteur ou du souscripteur et, en cas de refus de paiement, devait faire protester l'effet pour non-paiement. Le Groupe est donc convenu que l'alinéa *d* devrait être supprimé.

87. On a fait observer que dans certains systèmes juridiques la faillite de l'accepteur ou du souscripteur avait pour effet d'avancer la date d'échéance. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'étudier les effets de ce genre de mesures sur les dispositions pertinentes du projet de loi uniforme.

88. On a souligné que le droit cambiaire de certains pays de *common law* prévoyait la possibilité d'un "protêt pour plus de sécurité" (*"protest for better security"*) en cas de faillite ou de mise en liquidation judiciaire de l'accepteur ou en cas de cessation des paiements par l'accepteur avant que la lettre soit échue. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'étudier la question de savoir s'il convenait d'introduire des dispositions semblables dans la loi uniforme.

Alinéa e

89. Le Groupe de travail a jugé acceptable la disposition contenue à l'alinéa *e*.

Décès ou mise en liquidation judiciaire du tiré

90. Le Groupe de travail a envisagé le cas d'une lettre payable à terme et ne stipulant pas qu'elle doit être présentée à l'acceptation. En pareil cas, le paragraphe 1 de l'article 49 dispose que le décès du tiré ou le fait qu'il a été mis en liquidation judiciaire dispense de la présentation pour acceptation. Le Groupe a été d'avis que lorsqu'il s'agit d'une lettre à échéance fixe, le paragraphe 2 de l'article 54 devrait supprimer la nécessité de présenter l'effet au paiement.

Alinéa f

91. Le Groupe de travail est convenu que l'alinéa *f* devrait être supprimé provisoirement et que les questions traitées dans cette disposition devraient être réglées à l'alinéa *c* du paragraphe 2 de l'article 61, tel qu'il serait remanié par le Secrétariat.

"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."

92. Selon l'article 55, s'il n'y a pas présentation au paiement, le tireur, les endosseurs et leurs avaliseurs ne sont pas obligés en vertu de l'instrument. Par conséquent, le porteur n'est pas habilité à exercer un droit de recours en cas de refus de paiement.

93. Le Groupe de travail a jugé les dispositions de l'article 55 acceptables.

94. On s'est demandé quels seraient les effets de l'absence d'obligation pour cause de non-présentation au paiement des parties secondaires sur leur obligation au titre de la transaction qui est à la base du tirage ou

[12] *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972,* deuxième partie, I, B, 2.

de l'endossement d'un effet. On s'est référé à cet égard à l'article 3-802 du Code commercial uniforme. Le Groupe de travail a demandé au Secrétariat d'examiner cette question et de voir s'il était nécessaire de formuler une disposition spéciale pour régir des cas de ce genre.

"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."

95. L'article 56 traite des cas où il y a refus de paiement. Au paragraphe 1, *a*, on envisage le cas de refus effectif de paiement (lorsque le paiement est refusé ou lorsque le porteur ne peut obtenir le paiement auquel il a droit), et au paragraphe 1, *b*, le cas de refus positif de paiement (lorsqu'il y a dispense de présenter au paiement). Selon les paragraphes 2 et 3, lorsqu'un tel cas de refus de paiement se produit, le porteur est habilité, sous réserve de protêt lorsque cette formalité est nécessaire, à exercer un droit immédiat de recours contre le tireur, les endosseurs et leurs avaliseurs.

96. Le Groupe de travail a exprimé son approbation des dispositions de l'article 56, sous réserve que l'on remplace au paragraphe 2 : "*les* avaliseurs" par "*leurs* avaliseurs".

97. L'un des représentants a exprimé l'avis que les dispositions figurant à l'article 56 devraient être incluses au chapitre VI, section 2 (Paiement).

III. — *Protêt*

"Article 57

"En cas de refus d'acceptation ou de paiement, 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."

98. L'article 57 dispose que l'établissement d'un protêt est nécessaire pour que le porteur puisse exercer un droit de recours immédiat en cas de refus d'acceptation ou de paiement.

99. Le Groupe de travail s'est demandé si la loi uniforme devrait exiger l'établissement d'un protêt en cas de refus d'acceptation ou de paiement et, dans l'affirmative, quelles conséquences devraient découler du fait que le porteur omet de faire protester l'effet.

100. Selon certains, le protêt ne devrait être requis que lorsque cela est expressément stipulé sur l'effet. C'est la solution qui a été adoptée dans le projet de loi uniforme sur les effets de commerce pour l'Amérique latine. A l'appui de cette position, il a été dit que le protêt était une simple formalité et qu'il ne constituait pas toujours une preuve digne de foi donnée par une personne indépendante du refus d'acceptation ou de paiement.

101. Selon d'autres, la loi uniforme devrait imposer qu'un protêt soit dressé, mais le porteur, s'il omettait de faire protester l'effet, ne devait être tenu que des dommages. A l'appui de cette position, il a été dit qu'une disposition libellée en ce sens aboutirait à des résultats équitables : le fait que le porteur aurait omis de faire dresser protêt ne devait pas profiter aux signataires qui étaient obligés par l'effet; en revanche, si lesdits signataires avaient été lésés du fait de l'absence de protêt, le porteur devait être tenu des dommages. On a fait valoir que cette solution serait en harmonie avec la disposition du projet de loi uniforme qui traite du cas où le porteur ne donne pas dûment avis du refus d'acceptation ou de paiement (art. 66).

102. Selon d'autres encore, il est nécessaire qu'il soit dressé protêt pour que l'on puisse déterminer la responsabilité en vertu de l'effet de certains des signataires responsables à titre secondaire. A l'appui de cette opinion, on a déclaré que lorsqu'elles ont signé l'effet, ces parties se sont engagées à payer la provision sur présentation régulière à l'acceptation, lorsque cette formalité est nécessaire, sur présentation régulière au paiement et en cas de refus d'acceptation ou de paiement. On en exige donc la preuve, fournie par une personne indépendante du porteur. On a fait également observer que dans certains pays il était nécessaire de faire dresser protêt faute d'acceptation ou faute de paiement pour pouvoir engager une procédure sommaire en vertu de l'effet. Enfin, la notion de protêt était universellement connue et la loi uniforme répondrait donc, sur ce point, à la pratique courante.

103. Le Groupe de travail a décidé, après délibération, que c'était cette dernière opinion, dont s'inspire également le projet de loi uniforme, qui devait prévaloir. Il convenait donc de conserver l'article 57.

"Article 58

"1. Le protêt peut être dressé sous la forme d'une déclaration écrite sur l'effet, signé et daté 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 la lettre.

"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*) Etre porté sur l'effet lui-même;

"*b*) Etre établi sous forme de document indépendant, auquel cas il doit clairement identifier l'effet qui en fait l'objet."

104. L'article 58 prévoit deux types de protêts : un protêt en forme simplifiée, établi au moyen d'une déclaration écrite sur l'effet, et signée et datée par le tiré, l'accepteur ou le souscripteur, constatant le refus d'acceptation ou de paiement (par. 1) et un protêt par acte authentique (par. 3). L'article prévoit qu'il doit être dressé protêt par acte authentique dans les cas suivants :

i) Lorsque la déclaration du tiré, de l'accepteur ou du souscripteur est refusée ou ne peut être obtenue; ou

ii) Lorsque l'effet comporte une stipulation de protêt par acte authentique; ou

iii) Lorsque le porteur demande que le protêt soit dressé par acte authentique.

Paragraphe 1

105. Selon certains, on ne devrait pas considérer qu'une déclaration écrite sur l'effet par la personne refusant d'accepter ou de payer l'effet constituait un protêt; une telle déclaration devrait être considérée comme un acte tenant lieu de protêt; en conséquence, il faudrait déclarer à l'article 58 qu'il ne peut être dressé protêt que par acte authentique et préciser dans un paragraphe distinct que, dans certaines circonstances déterminées, une déclaration datée, écrite sur l'effet et signée par la personne qui refuse d'accepter ou de payer l'effet peut tenir lieu de protêt.

106. On a fait observer que c'était à dessein que l'on traitait de la déclaration constatant le refus d'acceptation ou de paiement au paragraphe 1 de l'article 58 car on souhaitait souligner que cette forme de protêt devait être la règle et non pas l'exception. Cependant, on a mentionné la possibilité d'introduire dans l'article 58 une disposition nouvelle du type suivant :

"Lorsqu'un protêt par acte authentique est remplacé par la déclaration constatant le refus d'acceptation ou de paiement visée au paragraphe. . ., cette déclaration a tous les effets d'un protêt par acte authentique."

Paragraphe 2

107. Le Groupe de travail a été d'avis qu'il fallait supprimer l'alinéa *a* puisque la situation prévue à cet alinéa était déjà visée à l'alinéa *c*.

Paragraphe 3

108. Le Groupe de travail a approuvé cette disposition sous réserve des modifications suivantes :

i) A l'alinéa *b* : supprimer les mots "et la date" puisque l'auteur de la déclaration constatant le refus d'acceptation ou de paiement est déjà tenu, en vertu du paragraphe 3, de dater la déclaration;

ii) A l'alinéa *c* : supprimer les mots "la cause ou la raison du protêt" puisque ces éléments se déduiraient de la demande formulée par l'auteur du protêt et de la réponse donnée par le tiré, l'accepteur ou le souscripteur.

109. On s'est demandé si, en vertu de la loi uniforme, un protêt dressé dans un pays autre que le pays dans lequel est intervenu le refus d'accepter ou de payer l'effet constituait un protêt valable aux fins de la loi uniforme. On a fait observer qu'aux termes de la loi uniforme il doit être dressé protêt dans le pays dans lequel est intervenu le refus d'accepter ou de payer l'effet car c'est uniquement dans ce pays que l'on peut obtenir la preuve de la présentation régulière et du refus d'acceptation ou de paiement. Par ailleurs, une personne habilitée en vertu de la loi d'un pays à constater le refus d'acceptation ou de paiement ne serait pas nécessairement habilitée à constater le refus d'acceptation ou de paiement en vertu de la loi d'un autre pays.

Paragraphe 4

110. Le Groupe de travail a approuvé le paragraphe 4 quant au fond. Le Groupe a estimé qu'il faudrait préciser à l'alinéa *a* que le protêt par acte authentique pouvait également être inscrit sur une allonge de l'effet.

111. On a suggéré qu'il fallait, si un document distinct était établi, mentionner sur l'effet le refus d'acceptation ou de paiement. Ainsi, tout porteur subséquent saurait que l'effet avait été refusé à l'acceptation ou au paiement et qu'il avait été dressé protêt à la suite du refus d'acceptation ou de paiement. On a fait observer qu'il est de pratique courante dans certains pays de mentionner le refus sur l'effet dès qu'il intervient. Le Groupe de travail a estimé que la loi uniforme ne devait pas contenir de disposition expresse sur ce point, mais il a prié le Secrétariat de signaler dans le commentaire qu'il était souhaitable de porter une telle mention sur l'effet.

Stipulation prévoyant d'autres éléments pour le protêt

112. On s'est demandé si une partie pouvait stipuler sur l'effet que, pour dresser valablement protêt, le porteur devrait respecter certaines conditions s'ajoutant à celles que prévoit le paragraphe 3. On a fait observer qu'en vertu de la loi uniforme une partie pouvait limiter son obligation et qu'il était donc permis d'introduire une telle stipulation.

Présentation effectuée par voie postale

113. On a soulevé la question de savoir si la loi uniforme devait poser une règle expresse en ce qui concerne le lieu où il peut être dressé protêt lorsque la présentation a été effectuée par voie postale et que l'effet a été retourné refusé par la même voie (voir sect. 51, 6), *a*, du *United Kingdom Bills of Exchange Act* de 1882). Le Groupe de travail a prié le Secrétariat d'étudier cette question dans le cadre de ses recherches sur la pratique en matière de présentation par la voie postale et sur l'existence éventuelle de règles particulières en matière de présentation par la voie postale (voir par. 51 ci-dessus).

"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.]"

114. L'article 59 fixe les délais dans lesquels le protêt doit être dressé pour faute d'acceptation ou de paiement. Faute de respecter ces délais, le porteur sera privé de ses droits de recours contre les parties responsables à titre secondaire. En vertu du paragraphe 3, le protêt par acte authentique doit être dressé au lieu où l'effet a été refusé.

Paragraphes 1 et 2

115. On a fait observer que, en vertu des dispositions des alinéas *d* et *e* de l'article 53 et des paragraphes 1 et 2 de l'article 59, le porteur aurait la possibilité de dresser protêt le quatrième jour après le terme de la lettre de change ou du billet à ordre. C'est ainsi que si une lettre de change vient à terme un lundi, le porteur, en vertu de l'alinéa *d* de l'article 53, pourrait présenter la lettre de change au paiement le mercredi et dresser protêt le vendredi en cas de refus d'acceptation ou de paiement. Aux termes de l'article 64, l'avis du refus d'acceptation ou de paiement doit être donné dans les deux jours ouvrables qui suivent le jour du protêt. Il pourrait donc arriver que la partie contre laquelle le porteur veut exercer ses droits de recours soit notifiée le mardi de la semaine suivante.

116. Le Groupe de travail a été d'avis qu'il n'était pas souhaitable de fixer un laps de temps aussi long. Il est donc parvenu à la conclusion que le protêt faute de paiement doit être dressé le jour où l'effet est payable ou l'un des deux jours ouvrables qui suivent. En ce qui concerne le protêt faute d'acceptation, le Groupe de travail a décidé qu'il doit être dressé le jour où la lettre de change est refusée ou l'un des deux jours ouvrables qui suivent. Le Groupe a été d'avis que le protêt faute d'acceptation doit être dressé dès la première fois où la lettre est refusée et qu'une deuxième présentation de la lettre à l'acceptation ne pourrait constituer une présentation dans les règles.

117. Cependant, un représentant a estimé que la règle posée aux paragraphes 1 et 2 était la plus satisfaisante en matière de protêt faute d'acceptation. Il a souligné que la solution proposée par le Groupe soulevait un problème dans le cas d'une lettre ou d'un billet payables à vue et qu'il faudrait donc instituer une règle différente pour ce type d'instrument.

Paragraphe 3

118. On a fait observer que selon le paragraphe 3 de l'article 59 le protêt par acte authentique doit être dressé au lieu où l'effet a été refusé. Il s'ensuit que si le lieu de paiement est précisé sur l'effet, celui-ci ne peut être dûment présenté et refusé qu'en ce lieu [voir art. 53, *f*, *i*], et qu'en conséquence le protêt doit être dressé en ce lieu.

119. Un représentant a été d'avis que le paragraphe 3 devrait être complété par une disposition où serait précisé le lieu où le protêt doit être dressé dans tous les cas visés à l'alinéa *f* de l'article 53.

120. Le Groupe de travail a estimé qu'il faudrait traiter du contenu du praragraphe 3 dans le cadre de l'article 58.

"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."

121. Conformément à l'article 60, lorsque le porteur ne dresse pas régulièrement protêt pour défaut d'acceptation ou de paiement d'un effet, les signataires responsables à titre secondaire ne sont pas obligés par l'effet.

122. Le Groupe de travail a exprimé son accord à l'égard de la disposition de l'article 60.

123. Il a été suggéré que lorsqu'un effet comporte une stipulation de protêt par acte authentique, le défaut de protêt ne devrait pas dégager de leurs obligations les signataires responsables à titre secondaire dans le cas où le porteur a dressé protêt sous forme simplifiée conformément au paragraphe 1 de l'article 58. Le Groupe de travail a estimé que si un signataire a stipulé que le protêt doit être dressé par acte authentique, un protêt sous forme simplifiée ne serait pas conforme à la stipulation dont l'objet est de limiter les obligations de la partie stipulante.

"Article 61

"1. Le retard dans la confection du protêt faute d'acceptation ou de paiement 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, un endosseur ou l'avaliseur dispense expressément ou tacitement du protêt; cette dispense n'engage que son auteur";

"*b*) Lorsque la force majeure persiste au-delà de trente jours à partir de l'échéance ou, s'il s'agit d'une lettre payable à vue, lorsque la force majeure persiste au-delà 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 la lettre est présentée au paiement;

"*e*) En cas de dispense de la présentation à l'acceptation ou au paiement, conformément aux articles 49 ou 54, par. 2."

124. Aux termes de l'article 61, le retard dans la confection du protêt faute d'acceptation ou de paiement

est excusable s'il est dû à un cas de force majeure. Dans cette hypothèse, le fait que le protêt n'a pas été régulièrement dressé n'influe pas sur les obligations des parties responsables à titre secondaire. Le paragraphe 2 énumère les cas dans lesquels cesse l'obligation de dresser protêt faute d'acceptation ou de paiement. Dans ces cas, le porteur peut exercer un droit de recours immédiat contre les signataires responsables à titre secondaire.

Paragraphe 1

125. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de remanier le libellé du paragraphe 1 en tenant compte des observations formulées au sujet du paragraphe 1 de l'article 54 concernant le retard dans la présentation au paiement (voir par. 81 ci-dessus).

126. Le Groupe de travail est convenu que le retard excusable dans la confection du protêt faute d'acceptation ou de paiement devait jouer en faveur tant du porteur de l'effet que de la personne autorisée à certifier le protêt. Il a été précisé que lorsque le protêt est dressé par un officier ministériel, tel qu'un notaire, et que le retard dans la confection du protêt par cet officier ministériel est excusable en vertu de l'article 61, l'excuse profite au porteur.

127. La question s'est posée de savoir si le paragraphe 1 devait également s'appliquer à un porteur dressant protêt sous forme simplifiée. Il a été noté que si le retard était également excusable dans la confection de ce protêt, cette disposition pourrait donner lieu à des abus. Après un échange de vues, le Groupe de travail a décidé que le retard excusable dans la confection du protêt ne devra jouer en faveur que du porteur qui a dressé le protêt par acte authentique.

Paragraphe 2

Alinéa a

128. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir si la dispense de protêt que le tireur, un endosseur ou leur avaliseur aurait faite en dehors de l'effet relève le porteur de l'obligation de dresser protêt faute d'acceptation ou de paiement de l'effet. Diverses opinions ont été émises mais le Groupe n'a pu parvenir à un accord sur ce point. Il a prié le Secrétariat d'établir diverses variantes à partir des hypothèses suivantes :

i) La dispense de protêt peut être stipulée soit expressément sur l'effet lui-même, soit expressément ou implicitement par un acte séparé (texte actuel);

ii) La dispense de protêt ne peut être stipulée qu'expressément, soit sur l'effet lui-même, soit par un acte séparé;

iii) La dispense de protêt ne peut être stipulée que sur l'effet lui-même.

129. Le Groupe de travail a examiné la question de savoir à l'égard de quelles parties la clause "sans protêt" produit ses effets. Tirant les conséquences logiques des conclusions auxquelles il était parvenu précédemment à propos de l'article 46 (voir par. 33 ci-dessus), le Groupe a été d'avis que :

i) Lorsque cette clause émane du tireur et est portée sur l'effet même, elle produit ses effets à l'égard de tous les signataires postérieurs;

ii) Lorsque cette clause émane d'un endosseur ou d'un avaliseur (à l'exception de l'avaliseur, de l'accepteur ou du souscripteur) et est portée sur l'effet même, elle produit ses effets seulement à l'égard dudit endosseur ou avaliseur;

iii) Toute clause stipulée par un acte séparé ne produit ses effets qu'à l'égard de son auteur.

Alinéa b

130. Le Groupe de travail a marqué son agrément en ce qui concerne les dispositions énoncées à l'alinéa *b*. Il a été précisé que, dans le texte anglais, le mot "*delay*" qui figure dans cet alinéa renvoie au retard excusable en vertu du paragraphe 1.

Alinéas c *et* d

131. Le Groupe de travail a marqué son agrément quant au principe sur lequel se fondent les alinéas *c* et *d*. Le Groupe a prié le Secrétariat d'établir un projet de règle générale couvrant lesdits alinéas.

Alinéa e

132. Le Groupe de travail a marqué son agrément en ce qui concerne les dispositions énoncées à l'alinéa *e*.

133. On a soulevé la question de savoir à qui devait incomber la charge d'apporter la preuve du défaut d'acceptation ou du défaut de paiement de l'effet, en cas de dispense de protêt : au porteur, ou à la personne qui, pour dégager sa responsabilité, exciperait du défaut de présentation de l'effet à l'acceptation ou au paiement ? Le Groupe a conclu que la preuve devait être faite par le porteur et qu'il n'était pas nécessaire de prévoir un article spécial à cette fin.

134. Le Groupe de travail a prié le Secrétariat de procéder à une enquête auprès des institutions bancaires et commerciales afin de vérifier dans quelle mesure ses conclusions risquaient d'entraver la circulation internationale de l'effet international proposé.

IV. — *Avis de refus*

"*Article 62*

"1. Lorsqu'une lettre de change est refusée à l'acceptation ou au paiement, il doit 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."

135. L'article 62 contient des dispositions concernant l'avis de refus d'acceptation ou de paiement. Cet article est à rapprocher de l'article 66 selon lequel le porteur qui ne donne pas dûment avis du refus d'acceptation ou de paiement est responsable du préjudice qui pourrait en résulter pour un signataire. Conformément au projet de loi uniforme, le fait, pour un signataire obligé à titre secondaire, de n'avoir pas reçu avis

ne modifie pas ses obligations. Aux termes de l'article 62, cet avis de refus doit être donné à tout signataire antérieur par le porteur ou par tout signataire à qui il a été donné avis, et l'avis produit effet à l'égard de tous les signataires qui ont un droit de recours contre le signataire notifié. Par exemple : un billet est émis à l'ordre du bénéficiaire, qui l'endosse au profit de A. A l'endosse au profit de B, B au profit de C, et C au profit de D. D présente le billet pour paiement au tiré et le paiement est refusé. Aux termes de l'article 62, D doit donner avis du refus de paiement à tous les signataires antérieurs, sous peine d'être tenu responsable du préjudice qui pourrait en résulter pour le signataire qui paie l'effet. Quand C reçoit l'avis de refus de D, C doit, à son tour, aviser du refus de paiement les signataires qui lui sont antérieurs. L'avis envoyé par D ou C au tireur produit effet à l'égard du bénéficiaire, de A et de B.

136. Le Groupe de travail a admis le principe du projet de loi uniforme selon lequel, si le porteur ne donne pas dûment avis du défaut de paiement, les signataires obligés à titre secondaire ne sont pas déchargés de leurs obligations, mais le porteur peut être tenu responsable du préjudice qui pourrait en résulter.

137. Le Groupe de travail a étudié la question de savoir à qui il incombe de donner l'avis de refus et à qui il doit être donné. Conscient de l'importance de l'avis de refus pour les signataires obligés à titre secondaire par un effet, le Groupe a adopté les conclusions suivantes :

i) Le porteur, en cas de refus d'acceptation ou de paiement, est tenu de donner dûment avis de refus à tous les signataires antérieurs obligés à titre secondaire;

ii) L'endosseur ou avaliseur qui a été notifié est tenu de donner avis au signataire qui lui est immédiatement antérieur et qui est obligé par l'effet;

iii) Le porteur et le signataire qui ont été notifiés sont dispensés de donner avis aux signataires dont l'adresse ne figure pas sur l'effet ou dont la signature ou l'adresse est illisible. Le Groupe de travail a estimé que la question de l'obligation de donner avis à un signataire dont l'identité ou l'adresse est connue mais ne peut être lue ou ne figure pas sur l'effet devait être étudiée de manière plus approfondie;

iv) Le porteur et le signataire qui ont été notifiés sont tenus de donner avis au signataire qui leur est immédiatement antérieur et qui est obligé par l'effet, même si l'adresse de ce signataire ne figure pas sur l'effet ou si sa signature ou son adresse est illisible;

v) L'avis de refus produit effet à l'égard de tous les signataires qui ont en vertu de l'effet un droit de recours contre le signataire notifié.

Un représentant a exprimé son désaccord à propos de la disposition prévue aux alinéas ii et iv ci-dessus.

138. Selon les dispositions prévues dans l'exemple donné au paragraphe 135 ci-dessus, D doit aviser du refus tous les signataires antérieurs sous peine d'être tenu du préjudice qui pourrait en résulter pour le signataire qui paie l'effet. Quand C est avisé du refus par D, C doit, à son tour, aviser B du refus. Le fait que l'adresse de C ne figure pas sur l'effet ne dispense pas D de donner avis du refus. De même, le fait que l'adresse de B ne figure pas sur l'effet ne dispense pas C de donner avis du refus. Par ailleurs, selon la disposition prévue à l'alinéa v) ci-dessus, l'avis envoyé par D au tireur produit effet à l'égard du bénéficiaire.

139. On a fait observer que la disposition prévue à l'alinéa iv ci-dessus reposait sur la présomption qu'un endossataire devait connaître son propre endosseur. Toutefois, la disposition prévoyait expressément l'obligation de donner avis au signataire immédiatement antérieur *qui est obligé en vertu de l'effet*. Ainsi, dans l'exemple présenté au paragraphe 135 ci-dessus, si B avait endossé la lettre sans recours, C ayant reçu avis de B devait donner avis à A. Si l'adresse de A ne figurait pas sur la lettre ou si sa signature ou son adresse était illisible, il était absurde d'imposer néanmoins à C l'obligation de donner avis puisque C ne pouvait être présumé connaître A qui n'était pas son endosseur. Le Groupe de travail est convenu de revenir sur cette question lorsqu'il examinerait le texte nouveau de l'article 62.

140. Le Groupe de travail a étudié la question de savoir si un porteur est tenu d'envoyer avis du refus à une personne qui transfère un effet sans l'endosser. Le Groupe a estimé que cette personne n'avait pas droit à l'avis de refus, bien qu'elle puisse être tenue pour responsable aux termes de l'article 42.

Examen de la question de savoir s'il est opportun d'établir des règles uniformes applicables aux chèques internationaux

141. Le Groupe de travail a été informé qu'à la suite de sa demande tendant à ce que l'on fasse des enquêtes sur l'utilisation des chèques dans les opérations faisant intervenir des paiements internationaux (voir rapport sur la première session [13] par. 136 à 138), le Secrétariat avait, en consultation avec le Groupe d'étude sur les paiements internationaux de la CNUDCI, établi un questionnaire qui avait été adressé à un certain nombre d'institutions bancaires et commerciales et qu'une analyse des réponses reçues lui serait présentée à une session ultérieure.

Travaux futurs

142. Le Groupe de travail a examiné la question de la date de sa troisième session. Il est convenu à l'unanimité que, compte tenu des progrès réalisés à la présente session, sa troisième session devrait avoir lieu le plus tôt possible. Certains représentants ont exprimé l'opinion que la troisième session devrait avoir lieu dans le courant de l'année 1974. D'autres ont estimé que la question de la date et du lieu de la troisième session devrait être laissée à l'appréciation de la Commission, qui en déciderait à sa prochaine session, laquelle doit s'ouvrir le 13 mai 1974.

---

[13] *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 1.

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

DEUXIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES EFFETS DE COMMERCE INTERNATIONAUX

Titre ou description	*Cote*
Rapport du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux sur les travaux de sa première session	A/CN.9/77 *
Rapport du Secrétaire général : projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux, accompagné d'un commentaire	A/CN.9/WG.IV/WP.2 **
Ordre du jour provisoire	A/CN.9/WG.IV/WP.3
Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux; texte révisé des articles 5, 9), 6, et 12 à 41	A/CN.9/WG.IV/CRP.3
Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux	A/CN.9/WG.IV/CRP.4 et Add.1 à 13

* Reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 1.

** Le texte du projet de loi uniforme a été reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 2.

III. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

1. — Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa sixième session (Genève, 4-20 février 1974 (CA/CN.9/88) *

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1–9
I. — RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME EN CAS DE RETARD	10–28
A. — Introduction	10–12
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	13–25
C. — Rapport du Groupe de rédaction	26
D. — Examen de la première partie du rapport du Groupe de rédaction	27–28
II. — DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION QUANT AUX DOCUMENTS	29–49
A. — Introduction	29–36
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	37–47
C. — Rapport du Groupe de rédaction	48
D. — Examen de la deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction	49
III. — DOMAINE D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE DE LA CONVENTION	50–69
A. — Introduction	50–55
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	56–64
C. — Rapport du Groupe de rédaction	65
D. — Examen de la troisième partie du rapport du Groupe de rédaction	66–69
IV. — ELIMINATION DES CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ DANS LES CONNAISSEMENTS	70–95
A. — Introduction	70–77
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	78–93
C. — Rapport du Groupe de rédaction	94
D. — Examen de la quatrième partie du rapport du Groupe de rédaction	95
V. — TRANSPORT DE MARCHANDISES EN PONTÉE	96–105
A. — Introduction	96–98
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	99–102
C. — Rapport du Groupe de rédaction	103
D. — Examen de la cinquième partie du rapport du Groupe de rédaction par le Groupe de travail	104–105
VI. — TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS	106–117
A. — Introduction	106–109
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	110–114
C. — Rapport du Groupe de rédaction	115
D. — Examen de la sixième partie du rapport du Groupe de rédaction	116–117
VII. — DÉFINITION DE "TRANSPORTEUR", "TRANSPORTEUR CONTRACTANT" ET "TRANSPORTEUR RÉEL"	118–136
A. — Introduction	118–121
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	122–132
C. — Rapport du Groupe de rédaction	133
D. — Examen de la septième partie du rapport du Groupe de rédaction	134–136
VIII. — DÉFINITION DU "NAVIRE"	137–141
A. — Introduction	137–139
B. — Examen de la question par le Groupe de travail	140–141
IX. — TRAVAUX FUTURS	142–153
	Page
ANNEXE. — Compilation des projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur adoptés par le Groupe de travail [1]	141

[1] On trouvera dans cette compilation les projets de dispositions adoptés par le Groupe de travail à ses troisième, quatrième et cinquième sessions.

Introduction générale

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 1969. A sa quatrième session, la Commission a élargi le Groupe de travail, qui se compose désormais des 20 membres suivants de la Commission : Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Chili, Egypte, Etats-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 [1].

2. Définissant la tâche du Groupe de travail, la Commission a statué que :

[1] Tel qu'il avait été élargi par la Commission à sa quatrième session, le Groupe de travail se composait de 21 membres de la Commission. Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de la 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, par. 19. Le mandat de l'un des membres de la Commission — l'Espagne — est venu à expiration le 31 décembre 1973.

* 29 mars 1974.

"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 [2]."

En outre, la Commission a mentionné un certain nombre de points qui devaient, notamment, être examinés [3]. A ses sessions précédentes, le Groupe de travail s'est prononcé sur les points ci-après : *a*) durée de la responsabilité du transporteur; *b*) responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; *c*) clauses attributives de juridiction dans les connaissements [4]; *d*) règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur; *e*) clauses compromissoires dans les connaissements [5]; *f*) limitation de responsabilité par unité; *g*) transbordement; *h*) déroutement; *i*) délai de prescription [6].

3. A sa cinquième session [7], le Groupe de travail a décidé de consacrer sa sixième session à l'examen des points ci-après : *a*) définitions figurant à l'article premier [8]; *b*) élimination des clauses frappées de nullité [8]; *c*) marchandises en pontée et animaux vivants; *d*) responsabilité du transporteur en cas de retard; *e*) domaine d'application de la Convention.

4. Le Groupe de travail a tenu sa sixième session à Genève du 4 au 20 février 1974.

5. Les 20 membres du Groupe de travail étaient tous représentés à la session. D'autres membres de la Commission étaient présents en qualité d'observateurs, à savoir la Bulgarie et la République fédérale d'Allemagne. On notait aussi la présence d'observateurs des organisations internationales intergouvernementales et non gouvernementales ci-après : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED); Comité maritime international (CMI); Chambre de commerce internationale (CCI); Chambre internationale de commerce maritime; Union internationale d'assurances transports; Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI); Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT); Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), Association internationale des armateurs et Conférence maritime internationale et Baltique.

6. Par acclamation, le Groupe de travail a élu les membres de son Bureau comme suit :

Président :	M. Mohsen Chafik (Egypte);
Vice-Présidents :	M. Nehemias Gueiros (Brésil);
	M. Stanislaw Suchorzewski (Pologne);
Rapporteur :	M. R. K. Dixit (Inde).

7. Le Groupe de travail était saisi des documents ci-après :

1) Ordre du jour provisoire et annotations (A/CN.9/WG.III/L.1);

2) 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);

3) UNIDROIT, étude sur le transport des animaux vivants (A/CN.9/WG.III/WP.11);

4) Troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/WG.III/WP.12, vol. I à III);

5) Transport de marchandises en pontée : document de travail établi par le Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.14);

6) Observations et suggestions touchant les sujets devant être examinés à la sixième session du Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1);

7) Compilation des projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur adoptés par le Groupe de travail : note du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.13).

8. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour ci-après :

---

[2] *Ibid.* A sa sixième session, la Commission a décidé que le Groupe de travail devrait "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". Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session (2-13 avril 1973), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017), par. 61; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A.

[3] *Ibid.*

[4] Rapport du Groupe de travail 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). Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissement (A/CN.9/63/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV, annexe).

[5] Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire), Genève, 25 septembre-6 octobre 1972 (A/CN.9/74; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 1). Le Groupe de travail avait comme documents de travail le premier rapport précité du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/63/Add.1; voir note précédente), ainsi que deux autres documents établis par le Secrétariat, intitulés respectivement : "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.9/74, annexe I; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 2) et "Clauses compromissoires" (A/CN.9/74, annexe II; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 3).

[6] 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; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5). Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail 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; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4).

[7] 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), par. 73 à 75 (*ibid.*, deuxième partie, IV, 5).

[8] Les questions susmentionnées sous *a* et *b* sont les dernières de celles qui étaient mentionnées dans la résolution adoptée par la CNUDCI à sa quatrième session (voir note 2).

1. Ouverture de la session.
2. Election du Bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Examen des questions de fond que le Groupe de travail a choisi à sa cinquième session d'examiner à sa sixième session.
5. Travaux futurs.
6. Adoption du rapport.

9. Le Groupe de travail a utilisé le rapport du Secrétaire général intitulé "Troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements" (ci-après dénommé le troisième rapport du Secrétaire général) en tant que document de travail pour l'étude des points qui y sont examinés (A/CN.9/WG.III/WP.12). Ce rapport traitait des questions suivantes : première partie, responsabilité du transporteur en cas de retard; deuxième partie, domaine d'application géographique de la Convention; troisième partie, domaine d'application de la Convention quant aux documents; quatrième partie, clauses frappées de nullité dans les connaissements [9]. En ce qui concerne l'examen des définitions au titre de l'article premier, le Groupe de travail a utilisé comme document de travail la cinquième partie du rapport du Secrétaire général intitulé "Deuxième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements" (ci-après dénommé le deuxième rapport du Secrétaire général) [A/CN.9/76/AAd.1 *]. Outre les documents susmentionnés, le Groupe de travail a utilisé une étude de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) sur le transport des animaux vivants (A/CN.9/WG.III/WP.11 **) et une note du Secrétariat sur le transport des marchandises en pontée (A/CN.9/WG.III/WP.14).

I. — Responsabilité du transporteur maritime en cas de retard

A. — Introduction

10. Le troisième rapport du Secrétaire général traite, dans sa première partie, de la responsabilité du transporteur maritime en cas de retard à la livraison des marchandises [10]. Il est indiqué, dans ce rapport, que la Convention de Bruxelles de 1924 ne contient aucune disposition sur ce point, que la jurisprudence en la matière est partagée et que dans la plupart des pays les problèmes qui se posent n'ont été résolus ni par voie de décisions judiciaires ni par la législation.

11. Il est noté (par. 5 du rapport) qu'en vertu de la Convention actuelle, lorsque la marchandise a subi les dommages au cours du transport par suite d'un retard de livraison, le problème juridique qui se pose n'est pas différent, à l'analyse du problème que posent de façon générale les dommages aux marchandises résultant du défaut d'exécution par le transporteur de son obligation, au regard de l'article 3, 2), de procéder "de façon appropriée et soigneuse au chargement..., au transport...et au déchargement des marchandises transportées". En revanche, il a également été noté que lorsque la conséquence du retard ne consiste pas en un dommage matériel aux marchandises, mais en une perte économique pour le destinataire (par exemple parce que le destinataire n'a pas pu utiliser ou revendre les marchandises ou parce qu'il y a eu une chute du prix des marchandises pendant la période de retard), le droit existant est particulièrement peu clair [11].

12. Le rapport passe en revue les dispositions d'autres conventions relatives aux transports (par. 8 à 12) traitant du retard, et cinq projets de dispositions sont ensuite proposés à l'examen du Groupe de travail : 1) le projet de disposition A (par. 13), qui poserait en principe que les règles de la Convention relatives à la responsabilité du transporteur sont applicables non seulement en cas de perte ou de dommage aux marchandises, mais également en cas de retard à la livraison; 2) le projet de disposition B (par. 17), qui donne une définition du retard; 3) deux variantes concernant la limitation de la responsabilité du transporteur en cas de retard. Une variante (projet de disposition C, par. 26) prévoirait la même limite de responsabilité que celle qui a été approuvée par le Groupe de travail en cas de perte ou de dommage aux marchandises [12]. Une deuxième variante (projet de disposition D, par. 28) prévoirait une limite spéciale de la responsabilité du transporteur vis-à-vis du chargeur en cas de perte résultant de faits autres que les pertes ou les dommages causés aux marchandises (par exemple, pour la perte économique); cette limite spéciale serait fixée par rapport au montant du fret pour les marchandises en question [13]. 4) Le problème du retard prolongé à l'arrivée des marchandises, lorsqu'on peut craindre qu'elles ne soient perdues, fait l'objet d'une proposition (projet de disposition E, par. 37) fondée sur les dispositions de la Convention sur le transport par route (CMR) et de la Convention sur le transport par chemin de fer (CIM).

[9] Les première et deuxième parties du document ci-dessus (A/CN.9/WG.III/WP.12) ont paru dans le volume I; la troisième partie dans le volume II et la quatrième partie dans le volume III. Le troisième rapport du Secrétaire général est devenu un additif au présent rapport (A/CN.9/88/Add.1) et est reproduit ci-après dans le présent volume (deuxième partie, III, 2).

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4.

** Reproduite ci-après dans le présent volume; deuxième partie, III, 3.

[10] A/CN.9/88/Add.1, reproduit ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

[11] Le rapport (par. 5, note 12) indique que l'un des problèmes qui se posent est de savoir si certains types de perte économique sont suffisamment directs ou prévisibles pour donner lieu à réparation. Il est également indiqué que le problème de la perte économique subie par l'acheteur se pose également lorsque les marchandises sont perdues ou rendues inutilisables par suite d'un dommage matériel et qui n'est donc pas propre au cas où un retard à la livraison empêche de disposer de la chose. Le rapport appelle en outre l'attention sur le lien qui existe entre ce problème général et les règles limitant la responsabilité du transporteur. Voir la Compilation des projets de dispositions approuvés par le Groupe de travail (A/CN.9/WG.III/WP.13) [ci-après dénommée "Compilation"], partie J, sur la responsabilité du transporteur. La Compilation est reproduite en annexe au présent rapport.

[12] Compilation, partie J. Dans cette disposition, le montant des sommes d'argent a été laissé en blanc.

[13] Il est indiqué dans le rapport (note 35) que le texte de la Convention CIM révisé en 1970 a porté la limite de responsabilité "au double du prix du transport par chemin de fer". La partie du projet de disposition correspondant à cette solution a été placée entre crochets pour que le Groupe l'examine séparément.

B. — Examen de la question par le Groupe travail

1) *Règle fondamentale sur la responsabilité du transporteur en cas de retard*

13. Les membres du Groupe de travail se sont accordés à reconnaître qu'il était souhaitable de prévoir expressément la responsabilité du transporteur pour perte ou dommage résultant d'un retard, et la plupart des représentants se sont prononcés pour la position adoptée dans le projet de disposition A du troisième rapport du Secrétaire général (première partie) [14]. Un observateur s'est prononcé contre l'introduction d'une disposition en ce sens dans la Convention parce qu'elle ferait peser sur les propriétaires de navires la lourde éventualité de dommages-intérêts indirects en cas de retard. Un autre observateur a déclaré que la responsabilité du transporteur en cas de retard serait considérée comme un nouveau risque du point de vue de l'assurance, mais que ce risque pourrait être couvert par une assurance.

14. Plusieurs représentants ont proposé que le projet de disposition A soit aligné sur l'article 19 de la Convention CMR [15]. D'autres représentants ont proposé que toute modification du projet de proposition A, figurant dans le troisième rapport du Secrétaire général, tienne compte du projet de convention TCM [16], et des Règles uniformes de la CCI relatives à un document de transport combiné [17]. Toutefois, quelques représentants et observateurs ont estimé qu'il fallait se montrer prudents avant de prendre des conventions sur le transport terrestre comme modèles d'une convention sur le transport de marchandises par mer.

15. Plusieurs représentants ont souligné que la Convention ne s'appliquerait qu'après la prise en charge des marchandises par le transporteur, puisque le transport ne commençait que lorsque le transporteur avait effectivement pris la marchandise en charge. Un représentant a proposé de prévoir expressément dans la Convention que le transporteur était responsable des dépenses supplémentaires encourues par le chargeur du fait d'un retard apporté par le transporteur à prendre les marchandises en charge.

16. Quelques représentants se sont déclarés, en principe, favorables à la proposition faite par un délégué, tendant à ce que le transporteur soit tenu responsable de "la perte économique résultant d'un retard". Toutefois, un certain nombre de représentants et d'observateurs qui étaient en faveur de l'emploi des termes "perte économique" ont considéré que les types de pertes économiques résultant du retard dont le transporteur serait responsable devraient être énumérés et que les dommages-intérêts devraient être limités par une règle de prévisibilité. D'autres représentants ont estimé que l'importance des dommages-intérêts dus en cas de retard imputable à la faute du transporteur était une question qui devait relever de la législation nationale; pour cette raison, ils se sont opposés à toute énumération des types de pertes économiques donnant lieu à réparation ou à une limitation des dommages-intérêts fondée sur un critère de prévisibilité pour les dommages autres que les dommages aux marchandises. Quelques représentants se sont élevés contre l'emploi des termes "perte économique", car toute perte était en un sens économique, et ces termes n'avaient pas de signification admise dans la plupart des systèmes juridiques.

2) *Définition du retard*

17. Les membres du Groupe de travail se sont accordés à reconnaître qu'il fallait définir le retard. Quelques représentants ont appuyé le projet de proposition [18], figurant dans le troisième rapport du Secrétaire général, qui se plaçait du point de vue d'une date convenue ou d'une date normale de livraison D'autres représentants se sont prononcés pour une définition centrée sur la notion de "durée effective du transport", comme celle de l'article 19 de la Convention CMR.

18. Un représentant a proposé de supprimer, dans le projet de disposition B, les mots "à la date expressément convenue entre les parties", éliminant ainsi le cas où les parties sont expressément convenues d'une date de livraison. Deux représentants ont exprimé des réserves quant à la possibilité, au cas où ces mots seraient maintenus, que la date expresse de livraison convenue entre les parties ne soit pas mentionnée dans le connaissement ou que cette date résulte d'un accord verbal entre les parties.

19. Certains représentants ont proposé d'introduire dans la définition du retard une disposition expresse prévoyant le cas des chargements partiels, mais plusieurs autres représentants se sont prononcés contre cette proposition.

3) *Application des règles de limitation de la responsabilité en cas de retard*

20. La moitié environ des membres du Groupe de travail se sont déclarés en principe favorables à l'établissement d'une seule règle limitant la responsabilité du transporteur, que le dommage consiste en pertes ou dommages aux marchandises ou en quelque autre type de perte ou de préjudice (par exemple préjudice subi du fait du retard par le propriétaire des marchandises) et que la faute du transporteur à laquelle le dommage est dû consiste en un retard ou en quelque autre violation par le transporteur des obligations qui lui incombent en vertu de la Convention. A quelques modifications de forme près, ces représentants se sont donc prononcés pour la formule proposée dans le projet de disposition C [19].

21. Une petite majorité de représentants et quelques observateurs ont exprimé leur préférence pour un système double de responsabilité, établissant une limitation, par unité de poids ou par colis, de l'indemnité pouvant être exigée du transporteur en cas de pertes ou dommages matériels causés à la marchandise, et une autre limitation de responsabilité du transporteur fondée sur le montant des frais de transport en cas de

[14] A/CN.9/88/Add.1; voir ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

[15] Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189.

[16] OMCI/CEE, projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (novembre 1971), CTC IV/18/Rev.1, TRANS/374/Rev.1, art. 11.

[17] Chambre de commerce internationale, brochure 273, novembre 1973, règles 14 et 15.

[18] A/CN.9/88/Add.1, première partie, par. 17; voir ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

[19] *Ibid.*, par. 26.

retard, inspiré de la proposition figurant dans le projet de disposition D [20]. Une majorité de ceux qui étaient partisans, en cas de retard, d'une limitation spéciale, fondée sur les frais de transport, ont indiqué que la limitation par unité de poids ou par colis s'appliquerait en cas de pertes ou de dommages matériels subis par les marchandises en raison du retard et que la limitation fondée sur les frais de transport ne s'appliquerait qu'en cas de préjudice autre que des pertes ou dommages matériels aux marchandises causé par un retard à la livraison.

22. Un représentant, appuyé par quelques autres, a proposé que la limitation spéciale applicable aux cas de retard soit énoncée comme suit : "En cas de retard, si l'ayant-droit à la marchandise prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut excéder le [double du] prix du transport." Ce représentant a indiqué que sa proposition s'inspirait de l'article 23 de la Convention CMR.

23. Quelques représentants ont été d'avis que le Groupe de travail devait adopter deux variantes, correspondant l'une à la formule de limitation unique de responsabilité et l'autre à la double limitation avec une limite spéciale de responsabilité en cas de retard. Les gouvernements, ont-ils fait observer, n'étaient pas encore à même de choisir entre ces deux formules, étant donné que leur préférence pourrait fort bien dépendre en dernière analyse du niveau de responsabilité qui serait effectivement établi par voie d'accord sur le montant de la limitation par unité de poids ou par colis. Un représentant a estimé que des variantes devraient aussi être adoptées pour la limitation spéciale de responsabilité en cas de retard : l'une se référant à la limitation fondée sur le prix du transport et l'autre à la limitation par unité de poids ou par colis.

4) *Retard à la livraison : perte des marchandises*

24. Tous les représentants qui ont pris la parole ont appuyé le principe énoncé au paragraphe 1 du projet de disposition E [21], contenu dans le troisième rapport du Secrétaire général, en vertu duquel, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées à l'expiration d'une délai donné, l'ayant-droit peut les considérer comme perdues et se retourner contre le transporteur. Toutefois, des opinions divergentes ont été exprimées sur la question de savoir si le transporteur devrait avoir le droit de prouver que les marchandises n'étaient pas en fait perdues.

25. La majorité des représentants ont déclaré que les règles énoncées aux paragraphes 2 à 4 du projet de disposition E régissant en détail les droits du demandeur et du transporteur au cas où les marchandises seraient ultérieurement retrouvées étaient superflues, la question pouvant être régie par la pratique commerciale. Toutefois, certains représentants ont estimé que lesdites dispositions étaient utiles et devaient être retenues parce que, dans certains cas, le destinataire pouvait préférer avoir les marchandises même tardivement en raison de l'utilité particulière qu'elles présentaient pour lui. Il fallait aussi protéger les intérêts du destinataire dans les cas où la valeur des marchandises retrouvées était de loin supérieure au montant maximum de l'indemnité qui pouvait être exigée du transporteur. Autrement, le transporteur réaliserait en pareil cas un profit inespéré.

[20] *Ibid.*, par. 28.
[21] *Ibid.*, par. 37.

C. — Rapport du Groupe de rédaction

26. Après avoir examiné plusieurs méthodes possibles de discussion de sujet, le Groupe de travail a décidé de constituer un groupe de rédaction chargé de mettre au point des textes sur la question ainsi que sur d'autres sujets à examiner pendant la sixième session[22]. Le rapport du Groupe de rédaction sur l'introduction de dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison, avec quelques amendements apportés par le Groupe de travail aux dispositions proposées [23], se lit comme suit :

Première partie du rapport du Groupe de rédaction : introduction de dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison

a) Le Groupe de rédaction a rédigé des projets de texte correspondant aux opinions formulées au cours des débats du Groupe de travail sur l'introduction de dispositions conférant au transporteur une responsabilité en cas de retard à la livraison. Les membres du Groupe de rédaction sont convenus que ces projets de textes remplaceraient nécessairement certaines dispositions, lesquelles sont indiquées ci-après, qui avaient été précédemment approuvées par le Groupe de travail. Le Groupe de rédaction a recommandé l'adoption des dispositions suivantes :

Règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur

Remplacer le paragraphe 1 de la partie D de la Compilation des projets de dispositions approuvés par le Groupe de travail par le texte suivant :

[22] Le Groupe de rédaction était composé des représentants des pays ci-après : Argentine, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Inde, Japon, Nigéria, Norvège, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques. Il a élu comme président M. E. Chr. Selvig (Norvège).

[23] Les amendements apportés par le Groupe de travail sont les suivants : *a*) la définition du retard dans la livraison fera l'objet de l'alinéa 1, *b*, plutôt que d'un paragraphe 4 distinct des règles fondamentales sur la responsabilité du transporteur (partie D de la Compilation); *b*) l'alinéa 1, *a*, de la variante B commencera par les mots "la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage" (les mots "*loss, damage or expense*" étant traduits en français par "préjudice" et en espagnol par "*los perjuicios*") au lieu des mots "la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article [...] pour..."; *c*) au paragraphe 1, *c*, de la variante B, le mot "paragraphe" remplacera le mot "article" avant les mots "en cas de perte totale. . ."; *d*) (ne vise que la version anglaise); *e*) dans le projet de disposition relative au retard à la livraison — perte des marchandises, les mots entre crochets "sauf preuve contraire de la part du transporteur" après les mots "considérer les marchandises comme perdues" seront supprimés.

Au cours de l'examen par le Groupe de travail de ce rapport du Groupe de rédaction, des notes *f*) et *g*) ont été ajoutées, à la demande du Président du Groupe de rédaction, aux notes sur le projet de dispositions.

"1 *a*) Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article (. . .) [24], 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.

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

LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

Remplacer l'article A du paragraphe 1 de la partie J de la Compilation par le texte suivant :

Variante A : Méthode unique de limitation de la responsabilité :

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article [. . .] [25] sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement, ou (. . .) par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

Variante B : Méthode double de limitation de la responsabilité :

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

2 *b*) En cas de retard à la livraison, si l'ayant-droit aux marchandises prouve qu'un préjudice autre que celui visé à l'alinéa *a* ci-dessus en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut excéder :

Sous-variante x : le [double du] fret.

Sous-variante y[26] : une somme équivalant à (X-Y) francs par colis ou par unité de chargement ou (X-Y) francs par kilogramme de poids brut des marchandises livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

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

Remplacer l'article B, paragraphe 1, de la partie J de la Compilation par le texte suivant :

"1. Les exonérations et limitations prévues par la présente convention sont applicables à toute action contre le transporteur à l'égard des pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou d'un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle."

RETARD À LA LIVRAISON : PERTE DES MARCHANDISES

L'ayant-droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article (. . .)[27] dans les [soixante] jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe (. . .) de l'article (. . .)[28].

Notes concernant les projets de dispositions proposés

L'attention du Groupe de travail est appelée sur les points suivants :

b) Parmi les représentants qui sont en faveur de la double limite de responsabilité, la majorité appuie la variante B avec la sous-variante *x*, tandis que quelques-uns considèrent que la sous-variante offre une solution de rechange possible.

c) En ce qui concerne les dispositions relatives à la limitation de responsabilité, les membres du Groupe de rédaction ont été partagés au sujet du paragraphe 1, *c*, établissant le non-cumul des indemnités correspondant aux deux limites de responsabilité prévues selon la méthode double.

d) Quelques représentants se sont prononcés pour l'introduction d'une règle spéciale exigeant la prévisibilité dans les cas de retard à la livraison. Le libellé de la règle proposée est le suivant : "Toutefois, le transporteur n'est tenu de réparer aucun préjudice autre que les pertes ou dommages aux marchandises résultant du retard à la livraison, lorsque ce préjudice ne pouvait raisonnablement avoir été prévu par le transporteur au moment de la conclusion du contrat de transport comme étant une conséquence probable du retard."

e) Un représentant a exprimé des réserves quant à l'identification du retard comme étant seulement un "retard à la livraison".

f) Les mots *"loss, damage or expense"* doivent être traduits en français par "préjudice" et en espagnol par *"los perjuicios"* [29].

---

[24] Il est renvoyé à la disposition sur la durée de la responsabilité du transporteur qui figure à l'alinéa ii de la partie B de la Compilation.

[25] Il est renvoyé aux règles fondamentales révisées régissant la responsabilité du transporteur ci-dessus, qui s'étendent à la responsabilité en cas de retard.

[26] On suppose que (X–Y) représentera des limites de responsabilité inférieures à celles qui sont établies par l'alinéa 1, *a*.

[27] Il est renvoyé à la disposition sur la durée de la responsabilité du transporteur qui figure à l'alinéa ii de la partie B de la Compilation.

[28] Il est renvoyé à la définition du retard adoptée par le Groupe de rédaction comme alinéa 1, *b*, des règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur.

[29] Quelques représentants ont signalé qu'en adoptant dans le contexte de l'article D, par. 1, *a*, de la Compilation les termes "préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises", le Groupe de travail a expressément étendu le champ

g) L'adoption des projets de texte ci-dessus peut amener le Groupe de travail à modifier ultérieurement les textes de certaines dispositions qu'il avait précédemment approuvées pour assurer l'uniformité de terminologie dans la Convention révisée.

D. — Examen de la première partie du rapport du Groupe de rédaction

27. Le Groupe de travail a examiné la partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction [30]. Le rapport du Groupe de rédaction, y compris les projets de disposition, a été approuvé par le Groupe de travail.

28. Les observations et réserves ci-après ont été formulées à l'égard du projet de disposition sur le retard à la livraison — perte de marchandises :

a) Certains représentants préconisaient le maintien des mots entre crochets "sauf preuve contraire de la part du transporteur" après les mots "considérer les marchandises comme perdues", pour permettre au transporteur d'établir que, en fait, les marchandises n'étaient pas perdues mais seulement retardées, et réfuter ainsi la présomption de perte;

b) Certains représentants étaient en faveur de l'adoption de dispositions précises traitant de la récupération ultérieure de marchandises présumées perdues par la personne habilitée à présenter une réclamation du fait de la perte de marchandises conformément à la disposition fondamentale sur le retard à la livraison-perte de marchandises. Ces représentants ont proposé de compléter la règle fondamentale proposée par le Groupe de rédaction par trois nouveaux paragraphes s'inspirant de la Convention CIM [31], de la Convention CMR [32] ou du projet de proposition E dans la première partie du troisième Rapport du Secrétaire général [33]. Un représentant a réservé sa position en ce qui concerne l'addition de dispositions supplémentaires de cette nature.

II. — Domaine d'application de la Convention quant aux documents

A. — Introduction

29. Le Groupe de travail a examiné, séparément, deux aspects du domaine d'application de la Convention : 1) le domaine d'application de la Convention "quant aux documents"— l'effet de l'utilisation (ou de la non-utilisation) de certains documents constatant le contrat de transport; 2) le domaine d'application "géographique"— l'effet du lieu d'origine et du lieu de destination du transport de marchandises par mer.

30. La question du domaine d'application de la Convention "quant aux documents" a été traitée dans la troisième partie du troisième rapport du Secrétaire général [34]. Les responsabilités et obligations de réparation établies par la Convention de Bruxelles de 1924 ne s'appliquent que lorsqu'il y a un "contrat de transport" répondant à la définition donnée à l'article premier, *b*. Le texte de l'alinéa *b* de l'article premier est le suivant :

"*b*) Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport de 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."

31. Dans son rapport, le Secrétaire général a appelé l'attention sur les problèmes que posent, notamment au regard de la pratique moderne des transports maritimes, les mots "constaté par un *connaissement* ou par tout *document* similaire *formant titre*".

32. Il a été noté qu'au moment de la rédaction de la Convention, au début des années 1920, les mots "connaissement" et "document formant titre" désignaient, de façon tout à fait claire, les contrats de transport types de l'époque. Lorsque des marchandises étaient chargées, le transporteur délivrait un document appelé "connaissement". Ce "connaissement" était manifestement un "document formant titre", ne serait-ce que parce que le transporteur n'était tenu de remettre les marchandises que contre remise du document — cette caractéristique conférant au possesseur du document la faculté de disposer des marchandises [35].

33. Il est indiqué dans le rapport que, dans de nombreuses régions, des documents dénommés "connaissements" répondaient manifestement à ces critères, mais que, dans d'autres régions, on utilisait deux types distincts de connaissement. Selon un type de connaissement, les marchandises sont livrables "à l'*ordre*" du réceptionnaire; ce connaissement "à ordre" ou "négociable" est de toute évidence un "document formant titre" et il relève de la définition donnée à l'article premier, *b*. L'autre type de connaissement, un connaissement" "non négociable" (ou "nominatif"), permettait de délivrer les marchandises à un réceptionnaire dénommé sans qu'il y ait remise du document. On a indiqué que, dans certains ressorts, ce document, lorsqu'il était qualifié de "connaissement" et avait, en vertu de la loi locale, certains des caractères (mais non pas tous) d'un "document formant titre", plaçait le transport sous l'empire de la Convention; toutefois, dans beaucoup d'autres ressorts, l'applicabilité de la Convention aux transports de marchandises effectués en vertu de semblables documents était controversée [36].

d'application de la Convention aux dommages autres que la perte de la valeur commerciale des marchandises. L'étendue de la responsabilité pour ces autres dommages sera déterminée conformément aux principes relatifs au lien de causalité appliqués dans chaque Etat contractant.

[30] Voir plus haut, note 23.

[31] A/CN.9/88/Add.1, première partie, par. 36; voir ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

[32] *Ibid.*, par. 35.

[33] *Ibid.*, par. 37.

[34] La question du domaine d'application "géographique" est examinée dans la troisième partie du présent rapport et dans la deuxième partie du document A/CN.9/88/Add.1 (reproduit ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2).

[35] Cette faculté de disposer des marchandises facilite les opérations d'échanges des marchandises contre le prix qu'elles représentent — souvent par l'intermédiaire de banques auxquelles les documents sont présentés conformément aux conditions d'octroi d'une lettre de crédit. En outre, la loi nationale donnait généralement à l'acquéreur du "connaissement" ainsi conçu une forte protection juridique contre les recours des possesseurs antérieurs du document et (dans de nombreux pays) des marchandises. Cette protection était communément associée au caractère de titre "négociable" et "représentatif" des marchandises que possédait le document.

[36] A/CN.9/88/Add.1, troisième partie, par 8 et 9; voir ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 2.

34. Il a également été indiqué que la pratique qui s'était développée dans le domaine du commerce et des transports maritimes depuis l'élaboration de la Convention avait conduit à utiliser des documents présentant l'intérêt d'être plus simples et plus commodes. Les arrangements pris au sujet du transport peuvent être constatés par des documents portant des noms divers, tels que "lettre de transport" ou "récépissé de chargement", et parfois ces arrangements sont enregistrés et reproduits par des calculateurs ou autres procédés électroniques. Il est tout à fait permis de douter que ces transports relèvent de la définition donnée à l'article premier, *b*, de la Convention [37].

35. Dans le rapport, la question a été posée de savoir si l'étendue de la protection que la Convention accorde au chargeur doit s'amenuiser avec le recours de plus en plus fréquent à ces nouveaux types de documents [38], ou si elle doit être élargie. L'attention a été appelée sur les dispositions qui traitent de la question dans d'autres conventions relatives aux transports [39]. Sur la base de ces considérations, un projet de proposition a été formulé, dans le rapport, selon lequel le "contrat de transport" serait défini comme s'appliquant à "tout contrat de transport de marchandises par mer". Il a été indiqué que, si l'on adoptait cette formule, la dénomination du document constatant le contrat de transport ou l'inexistence d'un document de cet ordre seraient sans effet quant à l'applicabilité de la Convention [40].

36. Le rapport souligne que si une règle de base aussi générale était adoptée en ce qui concerne l'application de la Convention, il faudrait envisager certaines exceptions. Des projets de proposition ont été formulés qui maintiennent l'exception actuellement prévue dans le cas des contrats d'affrètement. L'attention a également été appelée sur la possibilité de prévoir d'autres exceptions dans le cas de certains types particuliers de transport auxquels l'application de la Convention serait inappropriée [41].

B. — Examen de la question par le Groupe de travail

1) *Règle générale sur le domaine d'application*

37. Les membres du Groupe de travail se sont généralement accordés à reconnaître que le domaine d'application de la Convention devait être élargi afin que ses dispositions impératives soient rendues plus largement applicables. La plupart des représentants ont été d'avis qu'il fallait prévoir dans la Convention une règle générale stipulant qu'elle s'applique à tous les contrats de transport de marchandises par mer, sous réserve des règles relatives au domaine d'application géographique [42].

38. Quelques représentants se sont prononcés pour une application de la Convention qui irait au-delà du contrat de transport et s'étendrait à tous les types de transport maritime, à toutes les formes d'obligations (contrat, responsabilité contractuelle et extra-contractuelle, consignation), à tous les documents et aux cas dans lesquels les expéditions sont traitées par des machines électroniques. En revanche, quelques autres représentants ont été d'avis que la Convention ne devait s'appliquer qu'aux contrats de transport constatés par un document et que le document de base devait être "le connaissement" car les parties aux contrats de transport maritime étaient familiarisées avec ce document.

39. Quelques représentants, qui étaient en faveur de l'application de la Convention à tous les contrats de transport, ont indiqué que les chargeurs devaient dans tous les cas conserver le droit d'exiger un connaissement et que la Convention devrait énoncer des règles uniformes régissant la teneur des connaissements. En outre, on a dit qu'il serait souhaitable que des règles précisent le type de renseignements devant figurer dans d'autres documents constatant le contrat de transport, tels que les lettres de transport et les *"delivery orders"*.

2) *Exception à l'application de la Convention*

40. On a fait valoir que l'article sur le domaine d'application de la Convention devrait contenir une disposition tendant à ce que, dans les cas où il n'y a pas délivrance d'un connaissement ou d'un document similaire formant titre, les parties à un contrat de transport puissent convenir, par une stipulation portée sur le document constatant le contrat de transport et signée par le chargeur, que le contrat ne sera pas soumis aux règles de la Convention. Les représentants qui ont fait cette proposition ont souligné que, dans le cas considéré, le contrat ne serait pas un contrat d'adhésion car le chargeur aurait donné son consentement exprès à la non-application de la Convention.

41. La majorité des représentants se sont élevés contre l'introduction d'une disposition en ce sens qui permettrait aux chargeurs de renoncer à la protection de la Convention, même dans des cas où le document constatant le contrat de transport n'était pas un connaissement. Les transporteurs, a-t-on dit, pourraient parfaitement établir des formules types excluant l'application de la Convention, que les chargeurs seraient invités à signer à titre de simple formalité. Il s'agirait alors de nouveaux types de contrats d'adhésion.

42. Quelques représentants, tout en partageant l'avis de la majorité, ont néanmoins considéré que, dans des circonstances spéciales, les parties à un contrat de transport devaient être autorisées à écarter l'application de la Convention par convention expresse.

---

[37] Le rapport a également examiné l'effet du défaut de délivrance d'un document dans les cas où la délivrance d'un document est de règle ou courante (*ibid.*, par. 14 à 18).

[38] Il a été noté que la protection accordée au chargeur en cas de perte ou de dommage aux marchandises, ou de retard à la livraison, était une question distincte des règles régissant les rapports entre les porteurs successifs d'un connaissement ou autre document constatant le transport.

[39] *Ibid.*, par. 25 à 27, où sont reproduites les dispositions des Conventions sur le transport par chemin de fer (CIM), sur le transport par route (CMR) et sur le transport aérien (Varsovie).

[40] Il est noté, dans le rapport, que d'autres dispositions de la Convention, concernant l'obligation du transporteur de délivrer un document contenant certaines indications et les droits des tiers en vertu de ces documents, portent sur des questions qui sont indépendantes de la règle fondamentale définissant le domaine d'application de la Convention (*ibid.*, par. 38).

[41] *Ibid.*, par. 23 et 24, 31, 36 et 37.

[42] Pour les projets d'articles adoptés par le Groupe de travail concernant la portée géographique de la Convention, voir plus loin, par. 65.

43. Les membres du Groupe de travail ont généralement été d'avis d'exclure les contrats d'affrètement du domaine d'application de la Convention. A ce propos, un représentant a fait observer que, d'après la législation de son pays, les contrats d'affrètement n'étaient pas considérés comme des contrats de transport et que, par conséquent, il n'était pas nécessaire de les exclure expressément. D'autres représentants ont dit qu'ils ne partageaient pas cette façon de voir.

44. Il a été convenu que la Convention ne serait pas applicable à un contrat d'affrètement entre le fréteur et l'affréteur, mais qu'elle serait applicable à la relation contractuelle entre le transporteur et un propriétaire de marchandises qui n'était pas l'affréteur.

45. De nombreux représentants se sont élevés contre l'introduction d'une définition du contrat d'affrètement dans la Convention. On a fait observer qu'il serait difficile de trouver une définition du "contrat d'affrètement" qui ne soulèverait pas de sérieuses difficultés d'interprétation. A ce propos, un représentant a signalé que la distinction entre les contrats d'affrètement et les contrats de transport n'avait guère fait l'objet de litige. Quelques représentants qui étaient en faveur de l'introduction d'une définition du "contrat d'affrètement" se sont prononcés en ce sens parce qu'ils jugeaient souhaitable de faire nettement la distinction entre les contrats d'affrètement et les contrats de transport de marchandises régis par la Convention.

46. L'exclusion des contrats portant sur une certaine quantité de marchandises de l'application des règles de la Convention a également été examinée. Cette exclusion a rencontré l'appui de quelques représentants.

47. Le Groupe de travail a décidé de supprimer l'article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924. Il a été généralement considéré que l'article 6 était vague et que la pratique avait montré que les parties à des contrats de transport n'avaient pas utilisé les dispositions de cet article.

C. — Rapport du Groupe de rédaction

48. A l'issue des débats du Groupe de travail, le sujet a été renvoyé au Groupe de rédaction. Le Groupe de rédaction s'est mis d'accord sur un projet de disposition relatif au domaine d'application de la Convention quant aux documents, destiné à remplacer l'article premier, alinéa *b*, et l'article 5, paragraphe 2 (première phrase), de la Convention de Bruxelles de 1924, et il a fait, dans son rapport au Groupe de travail, un certain nombre d'autres recommandations et observations. Ce rapport, dans lequel figure le projet de disposition auquel le Groupe de travail a apporté quelques modifications mineures [43], est reproduit ci-après :

Deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction : domaine d'application de la Convention quant aux documents

Le Groupe de travail a prié le Groupe de rédaction de rédiger des projets de disposition concernant le domaine d'application de la Convention, en tenant compte des opinions exprimées par des représentants au sujet des divers aspects de la question.

a) Le Groupe de rédaction recommande l'adoption des projets de disposition ci-après :

1. Les dispositions de la présente convention sont applicables à tous les contrats de transport de marchandises par mer.

[2. Lorsqu'il n'est pas émis de connaissement ou de document similaire formant titre, les parties peuvent expressément stipuler que la Convention ne s'appliquera pas, à condition qu'un document établissant le contrat soit émis et qu'il y soit fait mention de cette stipulation signée par le chargeur.]

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

[4. Aux fins du présent article, les contrats portant sur le transport d'une certaine quantité de marchandises pendant une certaine période sont considérés comme des contrats d'affrètement.]

b) Le Groupe de rédaction recommande également que :

i) La Convention ne contienne pas de définition des termes "contrat d'affrètement" et *"charter party"*.

ii) Une définition provisoire du connaissement soit adoptée aux fins des délibérations du Groupe de travail. Cette définition est la suivante : "Connaissement signifie un connaissement ou tout document similaire formant titre pour le transport de marchandises par mer".

iii) Le Groupe de rédaction a recommandé de supprimer l'article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924.

Notes concernant les projets de disposition proposés

c) L'attention du Groupe de travail est appelée sur les points suivants :

Paragraphe 1 des projets de disposition

1. Un représentant a été d'avis que le domaine d'application devrait être défini par rapport au

[43] Les amendements apportés par le Groupe de travail au projet de disposition sont les suivants : *a*) au paragraphe 2, "convenir" a été remplacé par "stipuler" et "accord" a été remplacé par "stipulation"; *b*) au paragraphe 3, dans le texte anglais, les mots "*contained herein*" ont été remplacés par "*of the Convention*" (sans objet en français); *c*) au paragraphe 4, en anglais les mots "*carriage of a quantity of goods*" ont été remplacés par "*carriage of a certain quantity of goods*" (sans objet en français).

Le Groupe de travail a supprimé la recommandation du Groupe de rédaction (qui faisait partie du point *b*, ii, du rapport du Groupe de rédaction) tendant à ce que les termes "*charter party*" soient traduits en français par "contrat d'affrètement constaté par une charte-partie"; toutefois, le Groupe de travail a ajouté le point suivant aux notes concernant les projets de disposition proposés : "paragraphe 3 des projets de disposition — le représentant de la France a noté que "*charter party*" était traduit en français par "contrat d'affrètement". Les représentants de l'Argentine et du Chili ont également noté que "*charter party*" était traduit en espagnol par "*contrato de fletamento*". Le Groupe de travail a décidé de suivre ces suggestions.

A la demande du Président du Groupe de rédaction, la recommandation suivante a été ajoutée, en tant que point *b*, iii, du rapport du Groupe de rédaction : "Le Groupe de rédaction a recommandé de supprimer l'article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924."

"transport de marchandises" et non pas par rapport aux "contrats de transport". Ce représentant a proposé que le paragraphe 1 soit libellé comme suit :

"Les dispositions de la présente convention sont applicables au transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents."

2. Un autre membre du Groupe de rédaction a proposé d'ajouter au paragraphe 1 le membre de phrase suivant : *"qu'ils soient constatés par un connaissement ou tout autre document de transport"*, afin de tenir compte de l'utilisation dans la pratique actuelle ou future de divers types nouveaux de documents pour l'établissement du contrat de transport et, en même temps, afin d'indiquer clairement qu'un document demeure nécessaire pour constater ce contrat. Cette opinion a été appuyée par un autre représentant.

Paragraphe 2 des projets de disposition

1. Les opinions ont été partagées, au sein du Groupe de rédaction, sur le point de savoir si ce paragraphe devait être introduit et il a été décidé que le paragraphe figurerait entre crochets dans le rapport du Groupe de rédaction.

2. Deux représentants, tout en approuvant le principe énoncé dans ce paragraphe, ont été d'avis qu'une exception de cet ordre à l'application de la Convention ne devait être prévue que dans des circonstances spéciales.

Paragraphe 3 des projets de disposition

Le représentant de la France a noté que *"charter party"* était traduit en français par "contrat d'affrètement". Les représentants de l'Argentine et du Chili ont également noté que *"charter party"* était traduit en espagnol par *"contrato de fletamento"* [44].

Paragraphe 4 des projets de disposition

A la demande de quatre représentants qui étaient opposés à cette disposition, il a été décidé de placer le paragraphe entre crochets.

D. — Examen de la deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction

49. Avec quelques modifications mineures [45], le Groupe de travail a approuvé la partie du rapport du Groupe de rédaction reproduite ci-dessus, y compris les projets de disposition.

III. — Domaine d'application géographique de la Convention

A. — Introduction

50. L'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 déclare :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants."

51. Le troisième rapport du Secrétaire général fait observer dans sa deuxième partie (par. 4 et 5) que cette disposition avait été critiquée, notamment pour les motifs suivants : 1) prise littéralement, la Convention pouvait être applicable quand le transport ne comportait pas d'élément international, c'est-à-dire à un transport côtier à l'intérieur d'un même Etat, mettant en cause un navire et des ressortissants de cet Etat; 2) prendre pour seul critère de l'applicabilité le lieu où le connaissement est créé ne représente pas un rapport adéquat avec l'exécution du contrat de transport.

52. Les difficultés que soulevait l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 ont amené une refonte de cet article, qui devint l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968, lequel se lit comme suit :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents quand :

"*a*) Le connaissement est émis dans un Etat contractant, ou

"*b*) Le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant, ou

"*c*) Le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

"Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

"Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents."

53. Le rapport notait que la disposition ci-dessus s'inspirait de projets de disposition élaborés à deux conférences du Comité maritime international (CMI), — la XXIVe Conférence, qui s'est tenue à Rijeka, et la XXVIe, qui s'est tenue à Stockholm. Le projet de Rijeka/Stockholm différait du texte figurant dans la disposition ci-dessus du Protocole de Bruxelles sur un point important : selon le premier, la Convention serait applicable aussi lorsque "le port de déchargement. . . se trouve dans un Etat contractant" [46].

54. Cette proposition du projet de Rijeka/Stockholm a été discutée lors de la Conférence diplomatique qui a rédigé le Protocole de Bruxelles de 1968. Le rapport a résumé les points principaux soulevés au cours du débat [47] et attirait l'attention sur certaines considérations pratiques portant sur l'intérêt qu'a le consignataire dans l'applicabilité de la Convention. Au nombre de ces considérations figurait le fait que l'existence d'un dommage aux marchandises et l'étendue d'un tel dommage ne peuvent généralement être déterminées que quand les marchandises sont déchargées au port de déchargement; en conséquence, les réclamations et l'action en justice portant sur le contrat de transport ont

[44] Le Groupe de travail a décidé de suivre ces suggestions.

[45] Voir la note 43 ci-dessus.

[46] Le rapport notait (par. 24) que le dernier paragraphe de l'article 5 modifié du Protocole de 1968 était le fruit d'un compromis après qu'il avait été proposé d'ajouter le port de déchargement comme base de l'applicabilité.

[47] *Ibid.*, par. 31 et 32.

généralement un rapport plus étroit avec le port de déchargement qu'avec le port de chargement [48].

55. Compte tenu de ces considérations, le rapport a soumis au Groupe de travail pour examen des variantes de projets de proposition. Le projet de proposition A s'inspire étroitement du Protocole de Bruxelles de 1968 [49]. Le projet de proposition B s'inspire aussi du Protocole de Bruxelles, mais contient une disposition selon laquelle la Convention serait applicable aussi quand le port de déchargement se trouve dans un Etat contractant.

B. — Examen de la question par le Groupe de travail

56. Il a été généralement admis que l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 n'était pas satisfaisant parce qu'il était ambigu et que le domaine d'application géographique prévu n'était pas suffisamment large.

57. En outre, il a été généralement reconnu que l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 (sur lequel se fondait le projet de proposition A) représentait une amélioration par rapport à l'article 10 de la Convention de 1924. Toutefois, la plupart des représentants considéraient que ni l'article 5 du Protocole ni le projet de proposition A n'étaient pleinement satisfaisants. Ces représentants se sont prononcés pour le projet de proposition B, qui, outre les dispositions énoncées dans le projet de proposition A, prévoyait l'application de la Convention quand le port de déchargement était situé dans un Etat contractant.

58. Des représentants qui étaient en faveur du projet de proposition B ont souligné qu'il était nécessaire de protéger le réceptionnaire, lequel était souvent le demandeur en cas de perte ou de dommage aux marchandises; en conséquence, l'Etat dans lequel était situé le port de déchargement avait un intérêt certain en la matière et la Convention devait s'appliquer lorsque cet Etat était partie à la Convention, même si le port de chargement était situé dans un Etat non contractant. On a également noté que le Groupe de travail avait déjà adopté des dispositions sur les clauses d'élection de for et les clauses d'arbitrage, qui donnaient au demandeur la possibilité d'intenter l'action dans l'Etat contractant où était situé le port de déchargement; pour permettre l'application de ces dispositions, la Convention devait être en vigueur au port de déchargement. On a également fait observer, à l'appui du projet de proposition B, que l'un des principaux objectifs de la Convention était de réaliser l'harmonisation et l'unification du droit maritime et que c'était en élargissant autant que possible le domaine d'application de la Convention que l'on servirait le mieux cet objectif.

59. Un représentant a déclaré que, dans la législation nationale qu'ils avaient adoptée pour donner effet à la Convention de 1924, plusieurs Etats parties avaient restreint le domaine d'application de la Convention; d'après la législation d'un de ces Etats, les dispositions de la Convention s'appliquaient lorsqu'un connaissement était émis dans cet Etat mais non pas lorsqu'il était émis dans *un* des Etats contractants, comme le prévoyait l'article 10 de la Convention. L'attention a été appelée sur le paragraphe 3 du projet de proposition A, ainsi libellé :

> "3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention au contrat de transport."

Le même représentant, appuyé par d'autres, s'est prononcé pour l'inclusion du paragraphe 3 dans le projet de proposition B. A l'appui de cette position, on a également fait valoir qu'au regard de la Constitution de certains Etats la ratification d'une convention ne donnait pas aux dispositions de l'instrument la force de dispositions de droit privé, cet effet ne pouvant résulter que de la promulgation de lois nationales.

60. Tout en se déclarant en faveur de la position adoptée dans le projet de proposition B, quelques représentants ont considéré que le lieu d'émission du connaissement ou d'autres documents servant de preuve du contrat de transport ne devait pas être un critère indépendant de l'application de la Convention, car cela conduirait à élargir inutilement le domaine d'application de l'instrument. Toutefois, quelques autres représentants se sont déclarés en faveur d'une disposition en ce sens, mais ils ont proposé qu'il soit fait mention non pas du connaissement, mais du document servant de preuve du contrat de transport, car, conformément aux projets de disposition déjà adoptés par le Groupe de travail, l'application de la Convention ne dépendait plus de l'existence d'un connaissement ou document similaire formant titre.

61. Quelques représentants ont indiqué que les termes "port de déchargement" étaient ambigus, car il n'était pas précisé s'il s'agissait d'un port de déchargement *convenu* ou d'un port de déchargement *effectif* autre que le port convenu, ou même de l'un ou l'autre port. Dans ce contexte, un représentant a jugé souhaitable de retenir l'un des ports à option de déchargement parmi les critères de l'application de la Convention. Le même représentant a proposé que, dans l'esprit de projet de proposition B, qui consistait à élargir le domaine d'application, on envisage de rendre la Convention applicable quelle que soit la situation du port de chargement ou du port de déchargement.

62. Deux représentants qui étaient en faveur du projet de proposition A ont dit que le projet de proposition B était inacceptable pour eux et ils ont déclaré qu'ils devraient réserver leur position dans le cas où le Groupe de travail adopterait une disposition retenant le port de déchargement situé dans un Etat contractant parmi les critères de l'application de la Convention. A l'appui de leur position, ces représentants ont appelé l'attention sur les raisons mentionnées au paragraphe 31 du rapport du Secrétaire général. Ils ont également fait valoir quelques considérations supplémentaires. Ainsi, il a été dit qu'en vertu de l'article 5, modifié selon le projet de proposition A, les Etats pourraient appliquer les règles de la Convention dans des cas non expressément prévus par cet article. On a fait observer que la formule du projet de proposition A était le résultat d'un difficile compromis réalisé en 1967/1968. On a également noté que le projet de proposition B rendrait plus difficile la solution des conflits de lois, notamment en ce qui concernait les pays qui étaient parties à la Conven-

[48] *Ibid.*, par. 33 et 34.

[49] *Ibid.*, par. 21. L'article 5 du Protocole de Bruxelles est cité au paragraphe 52 ci-dessus. Le projet de proposition A propose certaines modifications de rédaction pour tenir compte de décisions antérieures du Groupe de travail.

tion de 1924, mais qui ne seraient pas parties à la nouvelle convention pendant une période de transition.

63. En outre, l'un des représentants qui était en faveur du projet de proposition A a déclaré que si le Groupe de travail adoptait une formule inspirée de celle du projet de proposition B, il serait essentiel d'y ajouter une disposition analogue à celle figurant dans le Protocole de La Haye de 1965 relatif à la Convention de Varsovie, tendant à ce que la Convention s'applique au transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, à condition que le port de chargement et le port de déchargement soient tous les deux situés dans des Etats contractants.

64. Tout en reconnaissant les mérites du projet de proposition B, un représentant a fait observer que le résultat pratique de cette proposition ne serait pas très différent de celui du projet de proposition A. Le Groupe de travail devait se demander s'il était souhaitable d'adopter en ce qui concernait le domaine d'application de la Convention, une disposition qui empêcherait un certain nombre d'Etats d'adhérer à cet instrument. S'il en était ainsi, on manquerait le but recherché, qui était de donner à la Convention un large champ d'application; par contre, il n'y aurait pas d'inconvénient à adopter une disposition plus restreinte concernant le champ d'application géographique si la Convention recueillait l'adhésion générale.

C. — Rapport du Groupe de rédaction

65. Après avoir été débattue par le Groupe de travail, cette question a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le rapport du Groupe de rédaction, avec quelques modifications apportées par le Groupe de travail, se lit comme suit [50] :

Troisième partie du rapport du Groupe de rédaction : domaine d'application géographique de la Convention

a) Le Groupe de rédaction a examiné la possibilité de réviser la disposition relative au domaine d'application géographique de la Convention en tenant compte des opinions exprimées par les membres du Groupe de travail. Le Groupe de rédaction recommande la disposition suivante :

1. Sous réserve de l'article [. . .] [51], les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout contrat de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

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

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

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

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

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

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

[3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport visés ci-dessus.]

4. Le présent article n'empêche pas un Etat contractant d'appliquer les règles de la présente Convention à ses transports intérieurs.

Notes concernant les projets de dispositions proposés

b) Quelques représentants ont proposé d'utiliser, aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 1, les termes "port de départ" et "port de destination" au lieu des termes "port de chargement" et "port de déchargement". Le Groupe de rédaction a noté que les expressions "port de chargement" et "port de déchargement" avaient été utilisées dans d'autres projets de textes adoptés par le Groupe de travail, et il a recommandé que ces termes soient maintenus, sous réserve d'une décision ultérieure sur la terminologie de la Convention.

c) Se prononçant contre les alinéas *b* et *c* du paragraphe 1, deux représentants ont dit qu'ils étaient en faveur d'une disposition fondée sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles. Ils considéraient, par principe, qu'il ne convenait pas que des parties à une convention prétendent réglementer les conditions dans lesquelles des marchandises étaient expédiées à destination de leur pays, indépendamment de la loi applicable dans le port de chargement. On craignait également que l'adoption du projet de proposition ne provoque un conflit avec les Règles de La Haye pendant une éventuelle période de transition.

d) Commentant l'alinéa *b* du paragraphe 1, un représentant a fait observer que cet alinéa rendait superflu d'inclure une disposition expresse (al. *c*) du paragraphe 1 concernant les ports de déchargement facultatifs.

e) Au sujet des alinéas *a* à *c* du paragraphe 1, un représentant a exprimé l'avis qu'il conviendrait de mentionner, comme critère supplémentaire d'application de la Convention, le port effectif de chargement

[50] Les amendements apportés par le Groupe de travail sont les suivants : 1) la note qui figure ci-après est ajoutée au paragraphe 1; 2) les alinéas 1, *d*, et *e*, commencent par les mots "Le connaissement ou autre document servant de preuve. . ." au lieu des mots "le document servant . . ."; 3) le paragraphe 3 est placé entre crochets; 4) un paragraphe 4 est ajouté; 5) les mots ". . . car l'un de ces ports peut très bien ne pas avoir été mentionné au contrat de transport" sont ajoutés aux notes concernant les projets de disposition, sous la note *e*; 6) la note *h* commence par les mots "De l'avis de certains représentants . . ." au lieu de "De l'avis d'un représentant. . .,"; 7) une note *i* est ajoutée aux notes sur les projets de propositions proposés.

On a noté aussi que les projets de dispositions qui figurent dans cette partie du rapport du Groupe de rédaction devaient remplacer l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 et l'article 5 du Protocole de 1968.

[51] Il est renvoyé au projet de disposition sur le domaine d'application de la Convention quant aux documents, qui se trouve dans la deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction (voir plus haut, par. 48).

et le port effectif de déchargement, car l'un de ces ports peut très bien ne pas avoir été mentionné au contrat de transport.

f) Se référant à la notion "contrats de transport de marchandises" utilisée au paragraphe 1 du projet d'article sur le domaine d'application de la Convention quant aux documents, quelques représentants ont exprimé l'avis que l'alinéa *d* du paragraphe 1 n'était pas nécessaire, compte tenu de la présence des alinéas *a* à *c* et *e*, mais ils se sont néanmoins déclarés prêts à l'accepter pour donner satisfaction à d'autres représentants. Un représentant a été d'avis que l'alinéa *d* du paragraphe 1 devrait se lire comme suit : "Le contrat de transport est conclu dans un Etat contractant." Selon lui, il était nécessaire d'adopter ce libellé pour tenir compte du paragraphe 1 du projet d'article précédemment adopté au sujet du domaine d'application de la Convention quant aux documents, et également du fait que le paragraphe 2 de ce projet d'article avait été placé entre crochets : un certain nombre de représentants avaient ainsi accepté que la Convention s'applique à tous les contrats de transport; qu'un document ait été émis ou non. Ce représentant proposait donc que le projet d'article à l'examen soit harmonisé avec le paragraphe 1 du projet d'article sur le domaine d'application de la Convention quant aux documents.

g) En ce qui concerne l'alinéa *e* du paragraphe 1, deux représentants ont été d'avis de supprimer les mots "ou de toute autre législation leur donnant effet".

h) De l'avis de certains représentants, le paragraphe 3 devait être réexaminé à un stade ultérieur, parce qu'il énonçait ce truisme que les traités internationaux devaient être respectés et également du point de vue de ses incidences sur le droit des traités internationaux; de ce dernier point de vue, le paragraphe 3, qui donnait à entendre qu'en l'absence d'une disposition expresse en sens contraire dans le texte d'une convention les parties pouvaient écarter l'application de cet instrument dans des cas où il était applicable, ne devait pas constituer un précédent.

i) Un représentant a suggéré que les dispositions en matière de portée géographique se lisent comme suit :

"1. Les dispositions de la présente convention s'appliquent au transport de marchandises entre ports de deux Etats différents.

"2. Les Etats contractants peuvent refuser d'appliquer les règles de la présente Convention lorsque le transport est intérieur ou n'implique pas la traversée de mers ou d'océans.

"3. Les Etats contractants peuvent refuser d'appliquer les règles de la présente Convention lorsque le port de chargement et le port de déchargement se trouvent dans les Etats non contractants."

D. — Examen de la troisième partie du rapport du Groupe de rédaction

66. Le Groupe de travail a examiné la partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction et a approuvé les paragraphes 1, 2 et 4 des projets de dispositions proposés.

67. En ce qui concerne les alinéas 1, *d*, et 1, *e*, un représentant a suggéré de mentionner expressément les connaissements aussi bien que les documents servant de preuve de contrat de transport, puisque le connaissement pouvait être un document distinct du contrat de transport et pouvait être créé dans un Etat autre que celui où était conclu le contrat de transport. Un autre représentant a répondu que cette mention des connaissements était inutile, car les termes "document servant de preuve de contrat de transport" englobent le connaissement. En revanche, ce représentant était disposé à accepter une mention expresse du connaissement, si le Groupe de travail le souhaitait, car la mention n'altérerait pas le sens même des alinéas 1, *d*, et 1, *e*. Le Groupe de travail a donc décidé d'insérer dans les alinéas susmentionnés une mention expresse du connaissement.

68. En ce qui concerne le paragraphe 3, certains représentants, pour des raisons exposées au paragraphe 59 ci-dessus, se sont déclarés fermement en faveur du maintien de ce paragraphe sans crochets. Toutefois, la majorité des représentants — dont certains estimaient ce texte superflu — ont préféré maintenir ce paragraphe entre crochets en vue d'un nouvel examen à un stade ultérieur.

69. Un représentant d'un Etat régi par un système constitutionnel fédératif a suggéré d'ajouter un paragraphe inspiré du paragraphe 4 (comparable au paragraphe 3 de l'article 5 du Protocole de 1968) tendant à résoudre les problèmes que poserait l'application des dispositions de la Convention dans les Etats régis par un tel système constitutionnel. La plupart des représentants qui ont pris la parole à ce sujet ont estimé qu'un tel paragraphe serait superflu du point de vue de leur propre système, mais se sont déclarés prêts à l'accepter pour répondre à la difficulté susmentionnée. En conséquence, le Groupe de travail a adopté le paragraphe 4 des projets de dispositions proposés.

IV. — Élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements

A. — Introduction

70. Les problèmes que pose l'utilisation de clauses frappées de nullité ont été analysés dans la sixième partie du deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1 *). Cette analyse a été poussée plus loin dans la quatrième partie du troisième rapport du Secrétaire général dans laquelle étaient proposées plusieurs variantes (ne s'excluant pas nécessairement) de projets de textes sur l'utilisation de clauses qui dérogent aux dispositions de la Convention.

71. Il était souligné dans les deux rapports que l'inclusion dans les connaissements de clauses frappées de nullité constituait pour les propriétaires de marchandises une source d'incertitude quant à leurs droits et obligations. Leur élimination, estimait-on, "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

* *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4.

de réclamations qui pourraient être rapidement réglées; et *c*) elles sont des occasions de procès inutiles" [52].

72. Les rapports indiquaient quatre solutions possibles au problème des clauses frappées du nullité; ces solutions sont examinées ci-après.

73. La première consistait à formuler les dispositions obligatoires de la Convention de manière aussi claire et explicite que possible. L'attention était appelée à cet égard sur le paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, qui visait à réglementer l'utilisation des clauses frappées de nullité. Le texte de cet article est le suivant :

> "Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés 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."

Les rapports notaient que, tel qu'il était rédigé, le paragraphe 8 de l'article 3 n'était pas satisfaisant étant donné qu'il : *a*) concernait uniquement les dispositions de la Convention relatives à la "responsabilité", *b*) ne précisait pas quels étaient ses effets sur les clauses qui n'étaient valides que dans certains cas et pas dans d'autres, et *c*) ne précisait pas les effets de la nullité d'une clause sur le reste du contrat de transport.

74. Pour remédier à ces insuffisances du paragraphe 8 de l'article 3, le Secrétaire général a proposé, dans son troisième rapport, un projet de dispositions (projet de disposition A, par. 5) qui : 1) exigeait que le contrat de transport ou le connaissement soit conforme à toutes les dispositions de la Convention, 2) prévoyait qu'une clause ou stipulation n'était nulle que dans la mesure où elle dérogeait aux dispositions de la Convention, et 3) limitait expressément la nullité à la clause elle-même. Le paragraphe 2 du projet de proposition reprenait en substance le paragraphe 1 de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924, qui autorise le transporteur à augmenter, par voie de contrat, ses responsabilités telles qu'elles sont prévues dans la Convention.

75. Dans les rapports susmentionnés, le Secrétaire général a aussi examiné la suggestion tendant à ce qu'il soit précisé dans le texte même de la Convention que certains types de clauses sont frappés de nullité. A cet égard, il a appelé l'attention sur la dernière phrase du paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, qui interdit expressément les clauses cédant "le bénéfice de l'assurance". Mais, a-t-il souligné, cette solution présentait des difficultés en ce que : 1) certaines clauses étaient frappées de nullité seulement dans certains cas et pas dans d'autres, et 2) si certaines clauses étaient expressément désignées comme étant frappées de nullité, elles pourraient être rédigées de manière différente bien que les buts recherchés soient les mêmes.

76. La troisième solution consistait à prévoir des sanctions pénalisant l'utilisation de clauses frappées de nullité. Dans son troisième rapport, le Secrétaire général proposait deux projets de proposition. Selon la première variante [projet de proposition B 1), par. 14], le bénéfice des limitations de responsabilité prévues par la Convention ne serait pas applicable au transporteur s'il fait valoir dans une procédure judiciaire ou arbitrale une clause qui est manifestement nulle. Selon la deuxième variante [projet de proposition B 2), par. 17], le transporteur serait responsable de tous frais et dommages (tels que les frais de procédure) résultant de l'inclusion d'une clause frappée de nullité.

77. La quatrième solution consistait à ce que la Convention prévoie l'inclusion obligatoire, dans le contrat de transport, d'une stipulation appelant l'attention sur les clauses frappées de nullité. Dans son troisième rapport, le Secrétaire général formulait un projet de proposition (projet de proposition C, par. 21), prévoyant que tout connaissement ou contrat de transport devait contenir une mention selon laquelle : *a*) le transport était régi par les dispositions de la Convention, et *b*) toute clause [du connaissement ou du contrat de transport] dérogeant à la Convention était nulle et non avenue. A titre de sanction, le paragraphe 2 du projet de proposition enlevait au transporteur le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la Convention lorsque le contrat de transport ou le connaissement ne portait pas la mention exigée. Il était indiqué dans le rapport qu'une solution analogue avait été adoptée dans la Convention de Varsovie (transport aérien) et dans la Convention CMR (transport par route).

B. — Examen de la question par le Groupe de travail

78. Le Groupe de travail a examiné les problèmes posés par l'insertion dans les connaissements de clauses frappées de nullité et il a examiné les solutions offertes par les projets de proposition. Un certain nombre de représentants ont souligné que ces propositions se complétaient et ne s'excluaient pas nécessairement.

79. La majorité des représentants se sont accordés à reconnaître la nécessité d'une disposition générale analogue en substance au projet de proposition A (voir le paragraphe 74 ci-dessus) précisant le statut juridique des clauses incompatibles avec les dispositions de la Convention. En revanche, un représentant a considéré qu'une disposition en ce sens était inutile puisque, de toute façon, les dispositions de la Convention étaient obligatoires.

80. Des suggestions ont été faites tendant à clarifier le libellé du paragraphe 1 du projet de proposition A. En outre, un représentant a proposé de supprimer toute référence à la division des clauses frappées de nullité et du reste du contrat, parce qu'une règle en ce sens serait une source de litiges.

81. Un certain nombre de représentants ont exprimé l'avis que la disposition générale contenue dans le projet de proposition A devait indiquer clairement qu'elle s'appliquait à toutes les clauses du contrat de transport, qu'elles figurent ou non dans le connaissement ou autre document constatant le contrat de

[52] "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.II.D.2), par. 295.

transport. Un représentant a déclaré qu'il craignait que, même en utilisant des termes aussi généraux, il ne demeure possible, au regard des systèmes de Common Law, de conclure des accords collatéraux incompatibles avec les dispositions de la Convention et qui, cependant, ne tombent pas sous le coup de la disposition.

82. On a exprimé l'avis que la portée du projet de disposition A était trop large car il s'appliquait à toutes les dispositions de la Convention, sans laisser, dans le cadre de la Convention, un certain degré de liberté contractuelle dans les domaines qui n'étaient pas régis de façon impérative. Un autre représentant a déclaré que le domaine d'application de la Convention devait rester souple pour permettre aux parties de modifier, dans certaines circonstances, l'incidence du poids de la responsabilité.

83. La plupart des représentants ont appuyé le paragraphe 2 du projet de disposition A validant les clauses qui augmentaient la responsabilité ou les obligations du transporteur. Deux représentants ont dit qu'ils doutaient qu'il soit nécessaire d'exiger que les clauses accroissant les obligations du transporteur soient constatées dans un document.

84. Quelques représentants qui étaient en faveur de la disposition générale figurant dans le projet de proposition A ont également préconisé de compléter cette disposition de base par une liste non exhaustive de clauses frappées de nullité.

85. Quant à la prévision d'une sanction tendant à décourager l'emploi par les transporteurs de clauses frappées de nullité [projets de propositions B 1), B 2) et C], la majorité des représentants estimaient qu'il fallait prévoir une sanction, mais aucun consensus bien défini ne s'est dégagé quant à la forme que devait prendre cette sanction.

86. D'aucuns ont appuyé une sanction qui consisterait à supprimer la limite de responsabilité prévue par la Convention (projet de proposition B 1). Toutefois, la plupart des représentants ont été d'avis que cette sanction était excessive. On a fait observer que cette sanction ne s'appliquait que dans le cas où le transporteur faisait valoir une clause qui était "clairement" incompatible avec la Convention; néanmoins, la plupart des représentants ont estimé qu'il serait difficile de déterminer les clauses qui étaient "clairement" frappées de nullité.

87. La majorité des représentants qui approuvaient que l'insertion de clauses frappées de nullité fasse l'objet d'une sanction étaient en faveur de la formule adoptée dans le projet de proposition B 2) qui rendait le transporteur responsable de tous les frais, pertes et dommages causés par une telle clause. Cependant, un représentant s'est prononcé contre cette variante qui permettrait de mettre les frais à la charge de la partie perdante dans une action en justice, ce qui était incompatible avec la législation de son pays. Un autre représentant, qui était opposé au principe des sanctions, a exprimé une réserve analogue à l'encontre de cette solution particulière, parce que la question des frais de procédure devait être régie par les règles nationales.

88. Plusieurs représentants se sont prononcés contre les solutions offertes et par le projet de proposition B 1) et par le projet de proposition B 2), faisant valoir que ces dispositions étaient inutiles et pouvaient conduire à des résultats arbitraires.

89. La majorité des membres du Groupe de travail se sont prononcés pour la présence dans le contrat de transport d'une stipulation telle que celle qui était prévue par le projet de proposition C (voir par. 77 ci-dessus). En revanche, la sanction de l'absence de cette stipulation dans le contrat de transport par la suppression de la limite de responsabilité du transporteur n'a recueilli qu'un faible appui.

90. La majorité des représentants ont été d'avis qu'une sanction était nécessaire. Plusieurs représentants ont indiqué que le projet de proposition C pourrait être fusionné avec une sanction telle que celle qui était prévue par le projet de proposition B 2) [voir les paragraphes 76 et 87 ci-dessus]. Un représentant a noté que si cette dernière solution n'était pas adoptée, la question de la sanction à appliquer en cas d'omission de la stipulation requise devrait être réglée selon le droit national. Se prononçant pour une sanction telle que celle qui était prévue par le projet de proposition B 2) plutôt que pour celle prévue à l'origine par le projet de proposition C, plusieurs représentants ont signalé que le fait de sanctionner dans tous les cas l'absence de la stipulation requise par la suppression de la limite de responsabilité du transporteur avait créé des complications dans le cas de la Convention de Varsovie (transport aérien) et que cette sanction avait été abandonnée lors de la dernière révision dans cette convention des règles sur le transport des passagers. Quelques-uns de ces représentants ont fait observer que la sanction proposée dans le projet de proposition B 2) était analogue à celle qui avait été adoptée dans la Convention sur le transport par route (CMR).

91. Quelques représentants se sont prononcés contre toute disposition exigeant la présence d'une mention expresse dans le connaissement ou autre document. On a fait valoir que cette exigence serait incompatible avec la tendance qui consistait à réduire les frais en utilisant moins de documents dans les transports internationaux.

92. Un représentant a estimé que cette disposition devait être subordonnée à l'émission d'un document pouvant contenir la mention requise. Deux représentants ont cependant été d'avis qu'il était inutile de faire cette réserve car, si aucun document n'était émis, le problème de l'inclusion d'une clause frappée de nullité ne se posait pas. Ces représentants ont répondu à une question concernant la langue dans laquelle la stipulation exigée devait être faite en disant qu'elle devait l'être dans la langue dans laquelle le reste du document était rédigé.

93. Un consensus général s'est dégagé au sein du Groupe de travail tendant à ce que le Groupe de rédaction rédige des dispositions sur les clauses frappées de nullité en s'inspirant des principes approuvés par le Groupe de travail.

C. — Rapport du Groupe de rédaction

94. A l'issue des débats du Groupe de travail, la question a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le rapport du Groupe de rédaction, dans lequel des amendements ont été apportés par le Groupe de travail

au texte des projets de disposition proposés [53], est reproduit ci-après :

QUATRIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION : CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ

a) Compte tenu des opinions exprimées par les membres du Groupe de travail, le Groupe de rédaction a examiné une révision de la Convention actuelle afin de traiter plus efficacement du problème des clauses frappées de nullité dans les contrats de transport. Sur la base de ces opinions, le Groupe de rédaction recommande le texte suivant :

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

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

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

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

Notes concernant les projets de dispositions proposés :

b) L'attention du Groupe de travail est appelée sur les points suivants :

1. Un représentant a émis l'avis qu'il conviendrait d'insérer après le paragraphe 1 un paragraphe distinct contenant une liste non exhaustive de caractéristiques communes aux divers types de clauses frappées de nullité.

2. Quelques représentants qui s'opposaient au paragraphe 3 du projet de texte ci-dessus ont estimé qu'il devrait être placé entre crochets pour indiquer qu'il devrait y avoir une nouvelle discussion sur ce point. Un représentant a déclaré que cette disposition n'allait pas assez loin car elle n'imposait pas l'insertion dans le connaissement ou dans tout autre document écrit constatant le contrat de transport des règles de fond de la Convention. Un autre représentant était d'avis qu'il conviendrait d'insérer après le mot "Convention" les mots "ou de toute autre législation nationale fondée sur la présente Convention".

3. Pour ce qui est du paragraphe 4, un représentant a déclaré qu'il conviendrait d'insérer dans la deuxième phrase du paragraphe, après le mot "frais" les mots "y compris les honoraires d'avocat".

4. Les projets de dispositions proposés sont destinés à remplacer les articles 2, 3, 8), et 5, 1), de la Convention de Bruxelles de 1924.

5. Compte tenu des projets de dispositions proposés, le Groupe de travail voudra peut-être supprimer le paragraphe 5 de l'article A dans la partie J de la Compilation.

D. — EXAMEN DE LA QUATRIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION

95. Le Groupe de travail a examiné et approuvé la partie du rapport du Groupe de rédaction reproduite ci-dessus, y compris les projets de dispositions proposés [54]. Les observations et réserves suivantes ont été faites au sujet du rapport :

a) Un représentant s'est opposé à l'inclusion des mots "directement ou indirectement" après le mot "déroge", dans la première phrase du paragraphe 1.

b) Quelques représentants se sont opposés à l'introduction d'une disposition prévoyant une sanction car ils considéraient que cette disposition n'était pas nécessaire et que, telle qu'elle était libellée, elle ne prévoyait pas en fait de sanction.

V. — Transport de marchandises en pontée

A. — INTRODUCTION

96. Le Secrétariat a rédigé un document de travail résumant l'examen de cette question à la troisième session par le Groupe de travail et les mesures prises par lui à ce sujet [55]. On a fait observer que la définition de "marchandises" (art. 1, *c*) de la Convention de 1924) avait été modifiée de façon à ne pas exclure le transport

[53] Les amendements apportés par le Groupe de travail sont les suivants : *a*) Le mot "*that*" a été inséré après "*extent*" dans la première phrase du paragraphe 1 (sans objet en français); *b*) les mots "directement ou indirectement" ont été insérés après "déroge", dans la première phrase du paragraphe 1; *c*) les mots "ou toute autre clause similaire" ont été insérés après le mot "marchandises" et les mots "considérée comme dérogeant aux dispositions de la présente Convention" ont été remplacés par le mot "nulle", dans la troisième phrase du paragraphe 1.

Au cours de l'examen de ce rapport par le Groupe de travail, les additions et modifications suivantes ont été apportées à la demande du Président du Groupe de rédaction : *a*) les notes 4 et 5 ont été ajoutées aux notes relatives aux projets de dispositions proposés, et *b*) dans le paragraphe 3 du projet de dispositions proposé, on a supprimé les deux points après les mots "selon laquelle" et les guillemets entre lesquels était placé le reste de la phrase.

[54] Voir plus haut, note 53.

[55] A/CN.9/WG.III/WP.14; rapport sur la troisième session (A/CN.9/63), par. 23 à 29; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV.

de marchandises en pontée du champ d'application de la Convention [56]. On a aussi attiré l'attention sur deux propositions présentées à la troisième session sur lesquelles aucune décision n'avait encore été prise [57].

97. Aux termes de la *proposition A en question*, le transporteur serait dégagé de la responsabilité des risques inhérents au transport de marchandises en pontée lorsque le contrat de transport autorise le transport sous cette forme.

98. La *proposition B en question* incorporait les principes régissant le transport non autorisé en pontée que le Groupe de rédaction avait recommandé lors de la troisième session du Groupe de travail [58]. Les principales dispositions en étaient les suivantes : 1) le transport en pontée n'est autorisé que conformément à un accord avec le chargeur aux usages ou aux exigences des règlements en vigueur; 2) si l'accord passé avec le chargeur ne figure pas dans le connaissement, le transporteur a la charge de prouver qu'un tel accord a été conclu et, en outre, il n'est pas admis à invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui aura acquis le connaissement de bonne foi; 3) lorsque des marchandises sont transportées en pontée sans l'accord du chargeur ou sans que cela soit conforme aux usages ou aux règlements en vigueur, le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises qui résultent du transport en pontée (les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité du transporteur étant applicables sauf en cas de dol de ce dernier).

B. — Examen de la question par le Groupe de travail

99. Tous les représentants qui ont présenté des observations au sujet de la proposition A ci-dessus ont déclaré qu'une disposition qui exonère le transporteur de responsabilité pour les risques inhérents au transport de marchandises en pontée était inutile compte tenu de la règle fondamentale révisée sur la responsabilité du transporteur. Le Groupe de travail a donc décidé de ne pas adopter cette proposition.

100. La majorité des représentants s'est prononcée en faveur de la proposition B ci-dessus. La plupart ont déclaré que cette proposition devrait être complétée par une règle stipulant que le transport de marchandises en pontée en violation d'un accord formel de les transporter autrement sera traité comme constituant un dol auquel les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité ne seraient pas applicables [59]. Toutefois, ces représentants ont déclaré que, dans les autres cas de transport non autorisé en pontée, les règles sur la limitation de la responsabilité demeureraient applicables.

101. Plusieurs représentants ont déclaré que tout transport non autorisé en pontée constituait en fait un dol et que, par conséquent, dans tous les cas de ce genre, le transporteur ne devrait pas pouvoir invoquer les dispositions limitant sa responsabilité. Certains de ces représentants ont souligné qu'il était important de prévoir une responsabilité illimitée dans tous les cas de transport non autorisé en pontée, car les assurances ne couvraient en général totalement que les marchandises en cale, d'où il résultait qu'en cas de transport non autorisé en pontée le chargeur ou le bénéficiaire perdrait le bénéfice de l'assurance des marchandises. Cela était encore moins justifié lorsque le chargeur ou le consignataire avait contracté l'assurance en stipulant clairement que les marchandises seraient transportées en cale mais s'apercevait avec stupeur qu'elles étaient transportées en pontée et qu'il n'était pas assuré.

102. Un représentant a préconisé une règle tenant le transporteur pour absolument responsable, avec ou sans faute de sa part, pour toute perte ou dommage de marchandises transportées en pontée sans autorisation.

C. — Rapport du Groupe de rédaction

103. Après de débat au Groupe de travail, la question du transport des marchandises en pontée a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le rapport du Groupe de rédaction, y compris un projet de disposition concernant le transport des marchandises en pontée auquel une petite modification a été apportée par le Groupe de travail [60], se lit comme suit :

Cinquième partie du rapport du Groupe de rédaction : marchandises en pontée

Le Groupe de rédaction a examiné la question de l'addition à la Convention de Bruxelles d'une disposition concernant le transport de marchandises en pontée. Un projet de disposition a été mis au point en tenant compte des vues exprimées au cours de l'examen de cette question au Groupe de travail.

Le Groupe de rédaction recommande :

a) La disposition ci-après relative au transport de marchandises en pontée :

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, [conformément aux usages] ou conformément aux règlements en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport. En l'absence d'une telle mention le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions des articles [. . .] [61], de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises qui résulte des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est

[56] Partie A de la Compilation.
[57] A/CN.9/WG.III/WP.14, par. 5 et 13.
[58] *Ibid.*, par. 11.
[59] Rapport sur la cinquième session, par. 26, 2); Compilation, partie J, art. *c* (dommages résultant d'un dol).

[60] Au paragraphe 1, les mots "conformément aux usages" ont été placés entre crochets.
[61] Il est renvoyé aux dispositions sur la limitation de la responsabilité qui se trouvent aux articles A et C de la partie J de la Compilation.

pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer un accord pour le transport en pontée à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un dol et soumis aux dispositions de l'article [. . .][62].

b) Que le projet de disposition ci-dessus remplace le projet de disposition figurant dans la partie C de la Compilation.

Note concernant le projet de disposition proposé

En ce qui concerne le paragraphe 3, certains représentants ont estimé qu'il devrait être supprimé.

D. — EXAMEN DE LA CINQUIÈME PARTIE DU RAPPORT DU GROUPE DE RÉDACTION PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

104. Le Groupe de travail a examiné la partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction[63] et l'a approuvée, y compris le projet de disposition proposé.

105. Les observations et réserves ci-après ont été formulées par des représentants au Groupe de travail lors de l'examen du rapport du Groupe de rédaction sur le transport de marchandises en pontée :

a) La majorité des représentants ont critiqué le membre de phrase "conformément aux usages" pour diverses raisons. Certains ont fait valoir que cette expression était ambiguë. D'autres représentants ont déclaré qu'il était difficile de déterminer les usages qui peuvent varier de région à région et même de port à port. Un représentant a réservé sa position au sujet de ce membre de phrase et un autre s'est déclaré opposé à toute mention de la "coutume" ou des "usages". On a reconnu que la question demandait à être étudiée et examinée plus à fond; par conséquent, dans la paragraphe 1 du projet de disposition, cette expression a été placée entre crochets.

b) Plusieurs représentants ont suggéré que le paragraphe 2 du projet de disposition sur le transport de marchandises en pontée soit modifié de façon à exiger que le connaissement ou tout autre document faisant la preuve de contrat de transport indique clairement que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, que le transporteur soit autorisé à transporter les marchandises en pontée en vertu d'un accord avec le chargeur, ou conformément aux usages ou aux règlements en vigueur. Ces représentants ont proposé le libellé ci-après pour remplacer les paragraphes 2, 3 et 4 recommandés par le Groupe de rédaction :

"2. *Dans tous les cas mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus,* le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir *son droit au transport en pontée mentionné au paragraphe 1;* toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel *droit* à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

"3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions des articles [. . .][64], de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises qui résulte des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer *le droit au transport en pontée* à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

"4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement aux dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus sera considéré comme un dol et soumis à la disposition de l'article [. . .][65]."

c) Le Groupe de travail a pris note des observations et du projet de proposition contenus dans l'alinéa *b* ci-dessus et a décidé d'examiner cette proposition à sa prochaine session.

d) Un représentant a proposé de supprimer les paragraphes 2 et 3 recommandés par le Groupe de rédaction et un autre représentant a suggéré de les placer entre crochets.

e) Un des représentants mentionnés à l'alinéa *b* ci-dessus a réservé sa position en ce qui concerne les paragraphes 3 et 4 sous la forme recommandée par le Groupe de rédaction, pour le motif que ces dispositions ne protègent pas suffisamment le chargeur ou le consignataire. Ce représentant a déclaré que si un chargeur n'informe pas l'assureur que les marchandises sont transportées en pontée, l'assurance peut ne pas couvrir des marchandises ainsi transportées. En outre, si le chargeur ignore que les marchandises seront transportées en pontée, il peut ne pas emballer les marchandises de la manière qui convient pour un transport de ce genre. Pour ces raisons, le transport en pontée ne devrait être autorisé qu'en vertu d'un accord exprès. De plus, si le transporteur transporte illicitement les marchandises en pontée, il doit être pleinement responsable de toute perte ou dommage subi par les marchandises et résultant d'autres formes de négligence, et pas seulement de la perte ou dommage résultant du transport en pontée.

VI. — Transport d'animaux vivants

A. — INTRODUCTION

106. La Convention de Bruxelles de 1924 exclut les "animaux vivants" de la définition des "marchandises" à l'alinéa *c* de l'article premier, si bien que le transport d'animaux vivants reste en dehors du champ d'application de la Convention. A sa troisième session (1972), le Groupe de travail avait examiné la question de savoir s'il y avait lieu d'inclure le transport d'animaux vivants dans le champ d'application de la Convention. Toutefois, à ladite session, il n'y avait pas eu d'accord sur la

[62] Il est renvoyé à la disposition sur la limitation de la responsabilité en cas de dol qui se trouve à l'article C de la partie J de la Compilation.

[63] Voir plus haut, note 60.

[64] Il est renvoyé aux dispositions sur la limitation de la responsabilité qui se trouvent dans les articles A et C de la partie J de la Compilation.

[65] Il est renvoyé à la disposition sur la limitation de la responsabilité en cas de dol qui se trouve à l'article C de la partie J de la Compilation.

façon d'aborder le problème et le Groupe avait décidé de demander à l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) de faire une étude sur la question [66]. Une étude faite par l'UNIDROIT comme suite à cette demande a été examinée à la présente session du Groupe de travail [67].

107. L'étude de l'UNIDROIT sur le transport des animaux vivants proposait trois solutions possibles : la proposition I consistait à inclure le transport des animaux vivants dans le champ d'application de la Convention. En raison, cependant, des risques inhérents à ce transport, il était proposé d'ajouter au paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention une clause ainsi conçue :

"Toutefois, en ce qui concerne les transports d'animaux vivants, seront autorisés dans le contrat de transport tous accords, conventions ou clauses relatifs à la responsabilité du transporteur et à l'indemnité de réparation du dommage qui résultent des risques particuliers à ces transports."

108. La proposition II consistait également à inclure les animaux vivants dans le champ d'application de la Convention, mais en dégageant le transporteur de sa responsabilité pour les risques particuliers inhérents au transport de ces animaux. Il incomberait au transporteur de prouver que la perte ou le dommage résultait de ce risque inhérent. Cette proposition est ainsi conçue :

"En ce qui concerne les animaux vivants, le transporteur sera dégagé de sa responsabilité lorsque la perte ou le dommage résulte du risque particulier inhérent au transport de ces animaux. Lorsque le transporteur prouve que la perte ou le dommage pouvait, eu égard aux circonstances de fait, résulter de ce risque, il y aura présomption que la perte ou le dommage en résulte, sauf preuve contraire que ce risque n'en a pas été la cause totale ou partielle. Le transporteur devra, en outre, fournir la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données."

109. La proposition III présuppose elle aussi l'inclusion des animaux vivants dans le champ d'application de la Convention. Contrairement aux autres propositions, elle place le transport d'animaux vivants dans les limites des règles générales de responsabilité établies par la Convention. Toutefois, aux termes de la proposition III, on ajouterait au paragraphe 6 de l'article 4 des Règles de La Haye un paragraphe portant sur l'obligation faite au chargeur de signaler au transporteur la nature du danger que peut présenter le transport d'animaux particuliers et sur les mesures que le transporteur peut prendre si ces animaux deviennent un danger. Ce paragraphe se lirait comme suit :

"Le chargeur qui remet au transporteur des animaux vivants doit, avant la prise en charge de ceux-ci par le transporteur, signaler à celui-ci la nature exacte du danger qu'ils peuvent présenter et lui indiquer éventuellement les précautions à prendre. Si ces animaux devenaient un danger pour le navire et la cargaison, ils pourraient, à tout moment avant déchargement, être débarqués à tout endroit ou rendus inoffensifs ou abattus, sans responsabilité du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu, à condition qu'il prouve avoir pris en vain toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées dans le cas d'espèce."

B. — Examen de la question par le Groupe de travail

110. Les membres du Groupe de travail ont en général approuvé l'inclusion du transport d'animaux vivants dans le champ d'application de la Convention. Il a été souligné que les règles générales de la Convention relatives à la responsabilité devraient s'appliquer aux animaux vivants, étant donné que le transport d'animaux vivants était tout simplement un type particulier de transport de marchandises. Un représentant a déclaré aussi que le transport d'animaux vivants, comme celui de certains fruits et légumes, nécessitait une ventilation adéquate et exigeait aussi que les chargeurs donnent au transporteur des instructions précises sur la manière de prendre soin de la cargaison. D'autres représentants ont fait observer qu'en rendant les transporteurs responsables au titre de la Convention, en cas de transport d'animaux vivants, on les encouragerait à traiter décemment lesdits animaux.

111. Deux représentants se sont prononcés contre l'application au transport d'animaux vivants des règles de la Convention relatives à la responsabilité. A l'appui de cette position, un représentant a déclaré que l'étude de l'UNIDROIT ne démontrait pas, à son avis, que des chargeurs avaient pu subir des pertes indues du fait que le transport d'animaux vivants était exclu de la Convention; au contraire, une responsabilité accrue dans ce domaine entraînerait une hausse des taux de fret. Un observateur a souligné que, dans la pratique actuelle en matière d'assurance, les dommages causés aux animaux vivants ne pouvaient être intégralement couverts par l'assurance de la même manière que les dommages causés aux autres cargaisons.

112. Les membres du Groupe de travail ont en majorité approuvé la méthode préconisée dans la proposition II (énoncée plus haut au paragraphe 108). En vertu de cette proposition, le transport des animaux vivants serait placé dans le champ d'application de la Convention, mais le transporteur serait dégagé de sa responsabilité pour les risques particuliers inhérents à ce transport s'il peut prouver que la perte ou le dommage a résulté d'un tel risque. Certains tenants de cette proposition ont fait observer que les animaux vivants constituaient une cargaison d'un type spécial et qu'il fallait par conséquent une disposition spéciale traitant de la question. Deux représentants, qui ont déclaré être en mesure d'appuyer le principal objectif de la proposition II, ont indiqué que leur appui était conditionné par une modification de la règle proposée en ce qui concerne la charge de la preuve. Ils ont suggéré que cette règle stipule que le transporteur ne serait responsable qu'au cas où le demandeur prouverait que la perte ou le dommage causé aux animaux vivants résulte d'une faute du transporteur.

[66] A/CN.9/63, par. 30 et 34; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV.

[67] A/CN.9/WG.III/WP.11; reproduite ci-après dans le présent volume, deuxième partie, III, 3.

113. Quelques représentants ont manifesté une préférence pour la proposition III (voir plus haut, par. 109), qui placerait le transport d'animaux vivants dans le champ d'application de la Convention sans aucune réserve concernant les risques particuliers, mais à condition d'ajouter à la Convention une disposition sur les risques relatifs au transport d'animaux vivants. Un représentant qui approuvait l'objectif fondamental de la proposition III a souligné que, si le transport d'animaux vivants pouvait soulever des problèmes particuliers, il n'y avait cependant aucune raison justifiant un traitement spécial quelconque pour ce type de cargaison. Les transporteurs devraient être au courant des tendances générales des animaux et les chargeurs devraient être simplement tenus d'informer le transporteur des propensions particulières d'une cargaison d'animaux vivants; la disposition proposée en ce qui concerne la notification du risque était ambiguë en ce qu'elle exigeait du chargeur qu'il indique la nature exacte du risque.

114. Deux représentants se sont prononcés en faveur de la proposition I (voir plus haut, par. 107) qui, à leur avis, placerait le transport d'animaux vivants dans le champ d'application de la Convention sous la seule réserve de clauses de dérogation raisonnables. A l'appui de ce point de vue, il a été déclaré que les animaux sont sensibles et réagissent de manières différentes à des variations climatiques et à d'autres phénomènes physiques. En revanche, d'autres représentants ont déclaré que la proposition I ne les satisfaisait pas parce qu'elle permettrait aux parties de déroger aux règles générales de la Convention relatives à la responsabilité.

C. — Rapport du Groupe de rédaction

115. Après discussion au sein du Groupe de travail, la question a été renvoyée au Groupe de rédaction, étant entendu que, s'il se révélait impossible d'aboutir à un consensus sur un projet de texte unique, il y aurait lieu de préparer des variantes fondées sur les deux propositions qui avaient reçu le plus large appui au Groupe de travail (propositions II et III). Le Groupe de rédaction s'est mis d'accord pour une définition révisée du terme "marchandises" en remplacement du paragraphe *c* de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924. Le Groupe de rédaction est également convenu d'ajouter une règle relative aux risques spéciaux du transport d'animaux vivants et il a fait plusieurs observations qui ont été consignées dans son rapport au Groupe de travail. Ce rapport, contenant les projets de dispositions en question, se lisait comme suit [68] :

Sixième partie du rapport du Groupe de rédaction : transport d'animaux vivants

a) Se fondant sur les opinions exprimées par des membres du Groupe de travail, le Groupe de rédaction a examiné l'extension de l'application de la Convention au transport d'animaux vivants par mer et il a recommandé les projets de textes ci-après :

1. DÉFINITION DES MARCHANDISES (destinée à remplacer la partie A de la Compilation) : "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, y compris les animaux vivants.

2. RÈGLE CONCERNANT LES RISQUES PARTICULIERS DU TRANSPORT DES ANIMAUX VIVANTS (destinée à devenir le paragraphe 4 de la partie D de la Compilation, le paragraphe 3 actuel de la partie D devenant le paragraphe 5)* :

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

Notes concernant les projets de dispositions proposés

b) L'attention du Groupe de travail est appelée sur les points suivants :

1. Quelques représentants se sont opposés à l'introduction d'une clause sur les risques particuliers du transport des animaux vivants. Ces représentants ont déclaré que les animaux vivants devaient être considérés comme n'importe quel autre chargement et que la règle fondamentale de la responsabilité du transporteur devait s'appliquer au transport des animaux vivants.

2. Deux représentants ont proposé que la deuxième phrase de la clause sur les risques particuliers du transport des animaux vivants commence de la manière suivante:

> "Lorsque le transporteur établit qu'il a pris toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, et qu'il s'est conformé aux instructions . . ."

3. Plusieurs représentants ont proposé d'étendre l'application du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention actuelle au transport des animaux qui sont naturellement dangereux ou peuvent le devenir en cours de voyage. Un représentant a accepté de présenter ultérieurement au Groupe de rédaction un projet de texte modifiant en ce sens le paragraphe 6 de l'article 4.

---

[68] Le rapport du Groupe de rédaction est reproduit tel qu'il a été modifié par le Groupe de travail. Le Groupe de travail a apporté les modifications ci-après aux projets de textes : *a*) au paragraphe 1, les mots venant après "Marchandises", c'est-à-dire "s'entend des biens de toute nature, y compris les animaux vivants", ont été modifiés comme indiqué dans le texte ci-dessus; *b*) au paragraphe 2, la première phrase du texte anglais se terminera par les mots "*results from any special risks inherent in that kind of carriage*" au lieu de "*results from the special risks inherent in the carriage of animals*"; *c*) dans la deuxième phrase du paragraphe 2 du texte anglais, les mots "*loss or damage*" sont remplacés, aux trois endroits où ils figuraient, par les mots "*loss, damage or delay in delivery*."

* Il est à noter qu'à la session considérée le Groupe de travail n'a pas pris de décision au sujet d'un nouveau paragraphe 3 de la partie D de la Compilation. Cette lacune pourrait être comblée par le projet de disposition relatif au "retard à la livraison; perte de marchandises" (voir par. 26 ci-dessus), à insérer en tant que paragraphe 3.

D. — Examen de la sixième partie du rapport du Groupe de rédaction

116. Le Groupe de travail a examiné la partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction [69]. Le rapport du Groupe de rédaction, y compris le projet de texte, a été approuvé par le Groupe de travail.

117. Les observations et réservations qui suivent ont été faites au sujet de ces projets de dispositions :

a) Un représentant s'est prononcé en faveur du maintien de la définition des marchandises qui figurait initialement dans le rapport du Groupe de rédaction, à savoir :

"Marchandises" s'entend des biens de toute nature, y compris les animaux vivants."

b) Plusieurs représentants qui se sont prononcés contre le paragraphe 2 du projet de texte proposé ont déclaré que ce paragraphe devrait être placé entre crochets. Certains d'entre eux ont suggéré que la notion de "risques particuliers inhérents" soit soumise à plus ample étude. Ces représentants ont craint que les mots "risques particuliers inhérents" ne donnent lieu à des difficultés d'interprétation.

c) Un représentant a réservé sa position en ce qui concerne le paragraphe 2.

d) Plusieurs représentants ont indiqué qu'il serait souhaitable que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international demande à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) de préparer un manuel concernant le transport d'animaux vivants par mer. Plusieurs autres représentants se sont prononcés contre cette suggestion, certains en faisant valoir que la question devrait être examinée par l'OMCI sur l'initiative de ses propres membres. L'observateur de l'OMCI a déclaré qu'il rendrait compte à son organisation des observations exposées ci-dessus.

e) Un représentant a proposé d'amender la deuxième phrase du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 en ajoutant les mots "ou animaux vivants" entre les mots "embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur" et "devenait un danger". Cette suggestion visait à étendre le champ d'application dudit article au transport d'animaux vivants. Un autre représentant a appuyé en principe cette proposition, mais il a suggéré qu'elle soit examinée à une session ultérieure du Groupe de travail. Il a également estimé que le Groupe de travail pourrait alors juger bon de modifier le paragraphe 6 de l'article 4 pour stipuler que toutes les mesures prises par le transporteur en vue de protéger le navire ou sa cargaison devraient être proportionnées au risque que représente la cargaison en cause.

VII. — Définition de "transporteur", "transporteur contractant" et "transporteur réel"

A. — Introduction

118. Les règles de la Convention de Bruxelles de 1924 et les règles révisées approuvées par le Groupe de travail, stipulent la responsabilité du "transporteur" [70]. Ce terme est défini à l'article 107 de la Convention de Bruxelles comme suit :

"Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur."

119. Le deuxième rapport du Secrétaire général soumis au Groupe de travail pour examen à sa cinquième session (1973) mentionnait certains des problèmes que pose la Convention de Bruxelles lorsque le chargeur conclut un contrat avec un transporteur (le "transporteur contractant") et que ce transporteur s'arrange pour faire transporter les marchandises par un autre transporteur (le "transporteur réel") [71]. A propos de la situation ci-dessus, il était nécessaire aussi de tenir compte des mesures prises par le Groupe de travail à sa cinquième session (1973) sur la question du transbordement. A cette session, le Groupe de travail a approuvé la disposition suivante [72] :

"*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 effectif."

Le rapport du Groupe de rédaction, qui avait soumis la disposition ci-dessus au Groupe de travail, comportait les notes ci-après à ce sujet :

"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.

---

[69] Voir la note 68.

[70] Voir les règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur approuvées par le Groupe de travail (remplaçant les articles 3, 1) et 2), 4, 1) et 2), de la Convention de Bruxelles de 1924). Compilation, partie D.

[71] Deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1, cinquième partie (B); *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4). Cette partie du rapport traite surtout de problèmes résultant d'un manque d'identification nette dans le connaissement du transporteur "réel". Pour ce qui est du problème plus vaste de la substitution d'exécution par un deuxième transporteur, voir le rapport ci-dessus, deuxième partie: Transbordement.

[72] Rapport sur la cinquième session (A/CN.9/76, par. 38; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5). Pour ce qui est d'un projet d'article E, voir *ibid.*, par. 41 à 44. Ces dispositions figurent dans la Compilation, première partie.

"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."

120. A la cinquième session, le débat sur les dispositions ci-dessus avait été axé sur la situation qui se produit quand le transporteur "contractant" s'arrange pour remettre les marchandises à un deuxième transporteur ("réel") à un point intermédiaire entre le port de chargement et le port de déchargement [73]. Toutefois, on a noté que le problème n'était pas analytiquement différent du cas où le transporteur "contractant" se fait remplacer dans le *transport* par un autre transporteur ("réel") au port de chargement. Cependant, le deuxième rapport du Secrétaire général faisait observer que lorsque la substitution se produit au port de chargement, le problème se complique encore du fait que le seul connaissement remis au chargeur peut porter une inscription déclarant que le connaissement est signé "au nom du capitaine"; un tel connaissement pourrait comporter une clause de "dévolution du navire" ou "d'identité du transporteur" déclarant que le contrat dont le connaissement faisait la preuve était conclu entre le chargeur et le propriétaire (ou le fréteur "coque nue") du navire désigné dans le connaissement, et que la ligne ou compagnie de transport qui émet le connaissement n'encourt aucune responsabilité en vertu du contrat de transport [74].

121. L'évaluation de telles dispositions dans le connaissement avait été affectée par l'importance donnée au connaissement dans la Convention de Bruxelles de 1924. Cependant, un examen actuel de la question doit tenir compte des mesures prises par le Groupe de travail à sa session actuelle (voir plus haut, partie II du présent rapport), en ce qui concerne le domaine d'application de la Convention "quant aux documents". Par conséquent, au lieu de la disposition de l'article 1, *b*, de la Convention de Bruxelles selon laquelle "contrat de transport" ne s'applique qu'aux contrats de transport couverts par un connaissement ou tout document similaire, le Groupe de travail a approuvé une disposition (par. 48 et 49 ci-dessus) selon laquelle les dispositions de la présente convention seront applicables à tout contrat prévoyant le transport de marchandises par mer [75].

B. — Examen de la question par le Groupe de travail

122. Le Groupe de travail a examiné les obligations découlant de la convention qui naîtraient quand un chargeur conclut un contrat avec un transporteur ("transporteur contractant") et que ce dernier s'arrange pour faire transporter les marchandises par un autre ("transporteur réel"). On est généralement convenu que cette question ne soulevait pas seulement des problèmes de rédaction, mais aussi des points de fond : quel transporteur, ou quels transporteurs, devait être responsable aux termes de la convention ?

123. De l'avis de plusieurs représentants, la responsabilité doit incomber au "transporteur contractant" qui ne devrait pas pouvoir éluder cette responsabilité en s'arrangeant pour faire transporter les marchandises par un autre transporteur. Certains de ces représentants ont déclaré que la responsabilité du transporteur "contractant" était suffisante et qu'il n'était pas nécessaire de mettre la responsabilité à charge d'un transporteur "remplaçant" ou "réel".

124. En revanche, certains représentants ont déclaré qu'il devrait être possible de transférer la responsabilité sur le transporteur "réel" — que l'on pourrait définir comme l'exploitant du navire qui effectue le voyage en exécution du contrat de transport. On a suggéré que, tout au moins quand le nom du "transporteur contractant" ne figure pas dans le connaissement, la responsabilité du "transporteur réel" serait suffisante. A l'appui de cette opinion, on a fait observer que le "transporteur contractant" pourrait ne pas être solvable, tandis que le transporteur "réel", en tant que propriétaire et exploitant du navire, offrirait davantage de garanties au chargeur ou consignataire.

125. D'autres représentants ont estimé, eux aussi, que le "transporteur contractant" pourrait ne pas être solvable; toutefois, ils ont fait observer qu'en limitant la responsabilité au transporteur "réel" on pourrait se heurter à des difficultés pratiques analogues, car le propriétaire du navire qui effectuait réellement le transport pourrait être difficile à trouver ou ne pas disposer d'un actif suffisant. Dans des cas de ce genre, le "transporteur contractant" pourrait être la seule personne en mesure de faire face à une réclamation.

126. Ces représentants ont fait observer que la disposition de base approuvée par le Groupe de travail à sa cinquième session en matière de transbordement (art. D, cité plus haut au paragraphe 119) mettait la responsabilité à la charge du transporteur initial (transporteur contractant) et mettait aussi la responsabilité à la charge du transporteur "réel" pour les opérations de transport effectuées par lui [76]. On a suggéré que, avec quelques amendements mineurs [77], la disposition relative au transbordement pourrait fournir une solution adéquate pour les cas où, au début du transport, le "transporteur contractant" s'arrange pour faire transporter les marchandises par un autre transporteur ("réel").

127. La plupart des représentants ont approuvé l'idée d'adopter cette méthode comme base de travail pour le Groupe de rédaction.

128. On s'est attaché à la révision de la définition du "transporteur" qui figure à l'article 1, *a*, de la Con-

[73] Rapport sur la cinquième session (*ibid.*, par. 30 b) et 33).

[74] Deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1; *ibid.*, deuxième partie, IV, 4), cinquième partie (B), par. 5.

[75] Les exceptions à cette disposition sont indiquées plus haut au paragraphe 48.

[76] On a fait observer dans le deuxième rapport du Secrétaire général [(A/CN.9/76/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4), cinquième partie (B)], que cette disposition empêchait le chargeur (ou le consignataire) d'encaisser des deux transporteurs plus que les limites prescrites par la Convention (par. 3) et ne préjugeait pas les droits de recours entre les deux transporteurs (par. 4).

[77] On a fait observer que la mention dans l'article D 1) de l'exercice par le transporteur "d'une option prévue dans le contrat de transport" rendait difficile l'application de cette disposition aux cas où le transporteur contractant confie à un autre transporteur (réel) la totalité du transport.

vention de Bruxelles et à l'élaboration d'une définition conjointe du "transporteur" et du "transporteur contractant". On a noté qu'il ressortait des réponses à un questionnaire envoyé en 1972 par le Secrétaire général une suggestion tendant à ce que la définition du "transporteur" ne se réfère pas seulement au propriétaire ou affréteur, mais à "toute autre personne" partie à un contrat de transport; parmi les réponses, on relevait une autre suggestion tendant à ce que la définition comporte l'obligation pour la personne définie comme "transporteur" d'agir "pour son propre compte" en concluant le contrat [78]. Plusieurs représentants ont appuyé les deux suggestions.

129. Plusieurs représentants ont suggéré qu'il était nécessaire d'insérer une disposition précise pour régler le cas (décrit au paragraphe 120 ci-dessus) où le transporteur avec lequel le chargeur est convenu de la délivrance, à ce chargeur, d'un connaissement émet un connaissement qui est signé "au nom du capitaine" d'un autre transporteur (réel), et qui peut aussi contenir une disposition selon laquelle le contrat de transport est conclu uniquement entre le chargeur et le transporteur "réel" [79]. Le problème était de savoir si de telles dispositions pourraient empêcher le transporteur avec lequel le chargeur a traité d'être le "transporteur contractant" et pourraient permettre de le remplacer comme "transporteur contractant" par le deuxième transporteur.

130. De l'avis de la plupart des représentants, le transporteur avec lequel le chargeur avait conclu un contrat de transport devait demeurer le "transporteur contractant" et devrait être responsable aux termes de la Convention du transport jusqu'au port de destination, nonobstant les dispositions du connaissement décrites ci-dessus. Plusieurs propositions de textes ont été soumises à cette fin. Selon l'une, le transporteur contractant devrait être identifié dans le connaissement. Selon une autre, lorsque les marchandises sont prises en charge soit par le transporteur contractant, soit par le transporteur réel, le transporteur contractant devrait, à la demande du chargeur, émettre un connaissement donnant des indications détaillées précises. En vertu de cette proposition, le capitaine du navire transportant les marchandises serait habilité à émettre le connaissement pour le compte du transporteur contractant. La plupart des représentants qui ont pris la parole ont soutenu cette deuxième proposition.

131. Certains représentants ont émis l'avis qu'une approche fondée sur les dispositions en matière de transbordement approuvées à la cinquième session (par. 119 ci-dessus) n'assurerait pas une protection suffisante au consignataire, car, aux termes de l'article D 2), le transporteur réel ne serait responsable que du transport "effectué par lui". On a noté qu'il peut arriver que le transporteur "réel" qui livre les marchandises au consignataire n'aura pas effectué la totalité du transport. Quand les marchandises sont remises au consignataire en mauvais état, il est difficile pour le chargeur ou le consignataire d'établir si les dommages sont survenus pendant le transport effectué par lui, ou à un stade antérieur. On a noté aussi que même s'il pouvait être établi que les dommages sont survenus à un stade antérieur, le transporteur en cause pourrait être inconnu du consignataire et se trouver loin de lui. On a suggéré que, comme le transporteur contractant, le transporteur "réel" devrait être responsable aussi de la totalité du transport même s'il n'en a effectué qu'une partie. Lorsque le transporteur réel n'a effectué que la dernière partie du transport et que les dommages sont survenus pendant une partie antérieure, le transporteur réel pourrait alors régler la réclamation avec le transporteur antérieur. Ces représentants ont également été d'avis qu'une telle solution serait aussi plus pratique.

132. D'autres représentants ont fait observer que cette question avait été discutée à la cinquième session, et que les règles concernant la responsabilité du transporteur "réel" avaient été adoptées après avoir tenu compte des vues opposées en la matière [80]. La plupart des représentants ont conclu que cette question ne devrait pas être rouverte à cette session du Groupe de travail.

C. — Rapport du Groupe de rédaction

133. Après le débat au Groupe de travail, cette question a été renvoyée au Groupe de rédaction. Le rapport du Groupe de rédaction, avec quelques modifications apportées par le Groupe de travail, se lit comme suit [81] :

Septième partie du rapport du Groupe de rédaction : définition du transporteur et dispositions connexes

a) En se fondant sur les vues exprimées au Groupe de travail, le Groupe de rédaction a formulé des projets de dispositions sur la définition du transporteur contractuel et substitué, des règles connexes sur la responsabilité et des amendements qui en découlent sur l'émission du connaissement. Le Groupe de rédaction recommande les dispositions ci-après :

[*Définition du transporteur*]

1. "Transporteur" ou "Transporteur contractuel" signifie toute personne qui, en son nom, conclut un contrat de transport de marchandises par mer avec un chargeur.

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

[*Disposition relative à la responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur substi-*

[78] Deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1, *ibid.*), cinquième partie (B), par. 4.

[79] Le transporteur ainsi désigné (souvent sans identification plus précise) comme étant le seul transporteur aux termes du contrat est souvent le propriétaire d'un navire affrété par le transporteur avec lequel le chargeur a conclu son contrat.

[80] Rapport sur la cinquième session (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 31, 32, 37. Deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1; *ibid.*, deuxième partie, IV, 4), deuxième partie, par. 32, 33, 41, 43).

[81] Les modifications apportées par le Groupe de travail sont les suivantes : *a*) les mots "de marchandises" ont été ajoutés après le mot "transport" au paragraphe 1 de la définition du transporteur; *b*) ne concerne pas le texte français; *c*) pour ce qui est des notes sur les projets de dispositions proposés, une note 7 a été ajoutée; *d*) la note 5 a été modifiée par l'inclusion d'une mention de l'article E; et *e*) la note 1 a été complétée par l'adjonction de ce qui suit la première phrase.

de la désignation des transporteurs contractuels et substitués et des effets de mentions insuffisantes ou inexactes [82], on a noté que cette question serait examinée à une session ultérieure.

7. Un représentant s'est prononcé contre les modifications proposées dans le paragraphe 1 de l'article E pour la raison que, selon lui, la définition adoptée du "transporteur substitué" ne convenait manifestement pas à la situation à laquelle s'appliquait l'article E, qui a trait, en fait, à deux transporteurs autonomes.

D. — Examen de la septième partie du rapport du Groupe de rédaction

134. Le Groupe de travail a examiné la partie ci-dessus du rapport du Groupe de rédaction et a approuvé les projets de dispositions proposés [83].

135. En ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article D des dispositions relatives à la responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur substitué, un représentant a exprimé l'avis que le projet de disposition ne suffisait pas à déterminer si le propriétaire d'un navire affrété à temps était un "transporteur" au sens d'un contrat de transport conclu entre l'affréteur et un chargeur. Cette question devrait être réglée conformément à la législation nationale en dehors de la Convention. Si le projet de dispositions proposé avait en fait pour objet de rendre le propriétaire d'un navire affrété à temps responsable, en tant que transporteur substitué, en ce qui concerne un contrat de transport entre l'affréteur et un tiers, le représentant en question s'opposerait à une telle solution et réserverait sa position à cet égard. Il a proposé le projet de texte suivant :

1. Par transporteur, on entend le propriétaire, l'affréteur ou toute autre personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur.

2. Lorsqu'un connaissement est émis par l'affréteur d'un navire en vertu d'une charte-partie, cet affréteur sera réputé être le seul transporteur aux fins de la présente convention, et toute stipulation du connaissement tendant à lui ôter la qualité de transporteur sera nulle et non avenue."

136. En réponse à ces observations, deux représentants ont exprimé l'opinion que le projet de dispositions ne visait pas à porter atteinte aux relations entre le propriétaire du navire et l'affréteur dans le cadre d'une charte-partie. Ils se sont spécialement référés au paragraphe 4 de l'article D, qui ne modifie en rien les relations contractuelles entre un transporteur contractuel et un transporteur substitué.

VIII. — Définition du "navire"

A. — Introduction

137. Dans la cinquième partie, section D, de son deuxième rapport [84], le Secrétaire général a traité de la définition du "navire" dans la Convention de Bruxelles de 1924. L'article premier, alinéa *d*, de la Convention de Bruxelles dispose que :

"Navire signifie tout bâtiment employé pour le transport de marchandises par mer."

138. Dans ce deuxième rapport, le Secrétaire général a indiqué que le problème posé par cette définition avait trait à la fois au type de navire auquel la Convention de Bruxelles s'applique et à la question de savoir si la Convention s'applique pendant les opérations de chargement et de déchargement. Cette dernière question a été examinée par le Groupe de travail à sa troisième session et le texte révisé de l'alinéa *d* de l'article premier adopté à cette session visait à préciser la période d'application de la Convention [85].

139. Dans son deuxième rapport, le Secrétaire général a considéré que la révision de l'alinéa *a* de l'article premier, qui étend l'application de la Convention à la "période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur", dissipait les incertitudes auxquelles donnait lieu la Convention de 1924 sur le point de savoir si la Convention s'appliquait aux opérations des chalands et allèges effectuées par le transporteur en vertu du contrat de transport.

B. — Examen de la question par le Groupe de travail

140. Quelques représentants ont déclaré qu'à leur avis la définition du "navire" devrait être supprimée puisque, compte tenu de la révision des dispositions de la Convention concernant la durée de la responsabilité du transporteur (art. premier, al. *e*, de la Convention de Bruxelles de 1924), le transporteur est responsable pendant la période au cours de laquelle des marchandises sont sous sa garde. Les difficultés concernant le moment où les marchandises sont chargées sur le navire ou déchargées du navire, qui se posaient au regard de la Convention de 1924, ne se posent plus avec le texte révisé de la disposition de l'alinéa *e* de l'article premier approuvé par le Groupe de travail qui est reproduit plus haut.

141. De nombreux représentants ont été d'avis qu'il fallait reporter à une session ultérieure toute décision sur le point de savoir s'il fallait ou non conserver une définition du "navire". A la demande de quelques représentants, le Groupe de travail a décidé de placer entre crochets la définition du "navire" donnée à l'alinéa *d* de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924 afin d'indiquer que le Groupe de travail entend revenir sur cette question à une date ultérieure de ses travaux de rédaction. A ce propos, on a fait observer qu'il serait souhaitable de ne prendre de décision au sujet de cette définition que lorsqu'il aurait été décidé que la façon dont le mot "navire" est utilisé dans les dispositions de la Convention justifie, ou non, la présence d'une définition du "navire".

IX. — Travaux futurs

Date et lieu des septième et huitième sessions

142. Le Groupe de travail a examiné la question de la date de ses septième et huitième sessions.

143. Il a été proposé que pour accélérer l'achèvement des travaux la septième session se tienne pendant l'année en cours soit à la fin de l'été, soit automne 1974.

---

[82] Voir cinquième partie du deuxième rapport du Secrétaire général (A/CN.9/76/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4).

[83] Voir note 81.

[84] A/CN.9/76/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4.

[85] Rapport sur la troisième session (*ibid., vol. III : 1972*, deuxième partie, IV), par. 14, 1); Compilation, part. B.

On a noté que, selon la pratique de l'alternance suivie par le Groupe de travail, la septième session devait avoir lieu à New York, au Siège de l'Organisation des Nations Unies.

144. Le Secrétariat a fait savoir au Groupe de travail que, étant donné le calendrier très chargé des réunions périodiques et des grandes conférences spéciales qui étaient déjà prévues pendant le second semestre de 1974, il était impossible de tenir une session à New York en août 1974 et qu'une réunion ne pourrait pas avoir lieu à New York pendant la période septembre-décembre 1974 en raison de la tenue de la session ordinaire de l'Assemblée générale.

145. La question a été posée de savoir s'il serait possible de tenir la septième session à Genève pendant l'automne ou l'hiver 1974. Le Secrétariat a fait savoir que la date la plus rapprochée à laquelle cette session pourrait avoir lieu à Genève, aux moindres frais, serait du 25 novembre au 6 décembre 1974. On a toutefois fait observer que cette période ne pouvait être envisagée parce qu'il avait déjà été prévu de tenir, pendant une partie de ladite période, deux autres réunions dans le domaine de la réglementation des transports maritimes. Le Secrétariat a alors indiqué que des locaux pour la tenue de la session seraient disponibles à Genève du 30 septembre au 11 octobre, mais qu'il serait nécessaire de recruter du personnel pour assurer le service de cette réunion, ce qui aurait des incidences financières, lesquelles pourraient être portées à la connaissance de la Commission au cours de sa septième session, qui doit se tenir à New York du 13 au 17 mai 1974.

146. La plupart des représentants étaient d'avis qu'il était important d'achever les travaux en cours aussi rapidement que possible. Il a été indiqué que pour cela deux sessions, de deux semaines chacune, seraient nécessaires et qu'un trop long intervalle entre les sessions nuisait à la continuité des travaux et retardait la présentation de règles révisées à la Commission. En conséquence, ces représentants ont proposé que la septième session ait lieu à Genève du 30 septembre au 11 octobre 1974 et que la huitième session ait lieu à New York en janvier ou février 1975. En revanche, quelques représentants se sont opposés à la première proposition, faisant valoir que cela entraînerait pour l'Organisation des Nations Unies et pour leur gouvernement des dépenses supplémentaires et que les études du Secrétariat pourraient difficilement être prêtes dans les délais suffisants avant le début d'une telle session. Un de ces représentants a dit qu'il ne s'opposait pas à la tenue de deux sessions en 1975, à des dates qui n'impliqueraient pas de frais supplémentaires élevés, et que cela ne retarderait pas par trop l'achèvement des travaux. Un représentant a déclaré qu'il pourrait accepter les dates indiquées plus haut à condition que la Commission approuve la décision du Groupe de travail. Il a été entendu qu'une décision définitive sur la question ne pouvait être prise que par la Commission à sa septième session, après qu'un état des incidences financières lui aurait été présenté.

147. Le Groupe de travail a décidé de recommander à la Commission que ses deux sessions suivantes soient convoquées : en ce qui concerne la septième, à Genève, du 30 septembre au 11 octobre 1974, et, en ce qui concerne la huitième, à New York, en janvier ou février 1975.

SUJETS DEVANT ÊTRE EXAMINÉS À LA SEPTIÈME SESSION

148. On a appelé l'attention sur la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquième session d'examiner à sa septième session les questions suivantes [86] : 1) teneur du contrat de transport de marchandises par mer; 2) validité et effet des lettres de garantie; 3) effet juridique du connaissement à l'égard des acquéreurs de bonne foi. On a fait savoir que, comme suite à une demande faite par le Groupe de travail à sa cinquième session, le Secrétaire général avait envoyé un questionnaire sur les questions énumérées ci-dessus et que les réponses à ce questionnaire avaient été publiées dans le document A/CN.9/WG.III/L.2 On a également appelé l'attention sur le fait que, sur décisions prises par le Groupe de travail, l'examen de certaines questions avait été différé.

149. Le Groupe de travail a décidé qu'à sa septième session il examinerait les sujets mentionnés au paragraphe 148 ci-dessus et toutes autres questions qui restaient à examiner pour achever la première lecture du texte révisé des dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de 1968, conformément au mandat que lui avait donné la Commission.

150. Pour faciliter les travaux de la septième session, le Groupe de travail a invité ses membres et les organisations internationales intéressées à présenter toutes nouvelles suggestions et propositions qu'elles jugeraient bon de soumettre sur les questions énumérées au paragraphe 148 et sur toute autre question qu'à leur avis le Groupe de travail devrait examiner avant d'achever la révision initiale des Règles de La Haye. Il a été demandé que ces suggestions et propositions soient adressées au Secrétariat le 1er juin 1974 au plus tard, aux fins d'analyse et pour pouvoir être distribuées aux membres du Groupe de travail dans des délais suffisants avant le début de la septième session.

151. Le Groupe de travail a également prié le Secrétaire général de rédiger un rapport sur les questions énumérées au paragraphe 148 et de faire distribuer ce rapport dans des délais suffisants avant le début de la septième session. En outre, le Groupe de travail a prié le Secrétaire général d'examiner dans ce rapport la question de la définition du "contrat de transport" et la position à l'égard du transporteur de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises [87].

152. Le Groupe de travail a décidé que le rapport devait se concentrer essentiellement, en ce qui concerne la teneur du contrat de transport, sur la teneur du connaissement ou autre document constatant le contrat de transport, sans perdre de vue que différentes dispositions pouvaient être nécessaires pour les divers types de documents. En particulier, il semble qu'il serait nécessaire d'exiger que le connaissement contienne des renseignements différents de ceux qui sont exigés pour les documents de transport d'un modèle plus simple.

153. Le Secrétariat a également été prié d'établir, dans des délais suffisants avant la prochaine session, une nouvelle compilation de textes comprenant les textes adoptés à la présente session.

[86] Rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 77.

[87] Voir la note 1 des notes sur les projets de dispositions proposés dans la septième partie du rapport du Groupe de rédaction : définition du transporteur et dispositions connexes, au paragraphe 133.

ANNEXE

Compilation des projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur adoptés par le Groupe de travail

(Textes adoptés par le Groupe de travail à ses troisième, quatrième et cinquième sessions *.)

Note du Secrétariat

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	141
PROJETS DE DISPOSITIONS APPROUVÉS PAR LE GROUPE DE TRAVAIL	141
A. — Définition du terme "Marchandises"	141
B. — Durée de la responsabilité du transporteur	142
C. — Responsabilité en ce qui concerne la cargaison en pontée	142
D. — Règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur	142
E. — Délai de prescription	142
F. — Sauvetage de vies et de biens en mer	143
G. — Clauses relatives au choix de la juridiction	143
H. — Clauses compromissoires	143
I. — Transbordement	143
J. — Limitation de responsabilité	144

* La présente compilation ne contient pas les décisions prises par le Groupe de travail à sa sixième session.

INTRODUCTION

1. A sa quatrième session, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a décidé, "en ce qui concerne la réglementation internationale des transports maritimes, que le sujet prioritaire serait maintenant celui des connaissements" et est convenue des domaines où il fallait envisager de réviser et de développer les règles [a].

2. A sa cinquième session, la Commission a estimé "que le Groupe de travail devrait donner la priorité dans ses travaux à la question fondamentale de la responsabilité du transporteur" et, à cette fin, lui a recommandé de "ne pas perdre de vue la possibilité de préparer une nouvelle convention, s'il y avait lieu, au lieu de simplement réviser et développer les règles de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Convention de Bruxelles de 1924) et le Protocole de Bruxelles de 1968" [b].

3. Le Groupe de travail a examiné ces sujets à ses troisième, quatrième et cinquième sessions, dans le cadre de son programme de travail pour ces sessions [c]. A la demande du Groupe de travail, le Secrétaire général a établi deux rapports qui ont servi de documents de travail pour les trois sessions [d]. Toujours à la demande du Groupe de travail, deux questionnaires ont été soumis aux gouvernements et aux organisations internationales exerçant des activités dans ce domaine, et leurs réponses ont servi à l'établissement des rapports du Secrétaire général.

4. La présente compilation contient les projets de dispositions de la Convention sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées, élaborés lors des troisième, quatrième et cinquième sessions du Groupe de travail par son groupe de rédaction et adoptés par le Groupe de travail lui-même.

5. Pour plus de commodité, l'ordre des projets de dispositions figurant dans la présente compilation suit dans l'ensemble la présentation de la Convention de Bruxelles de 1924. Les dispositions correspondantes de la Convention de Bruxelles sont indiquées entre parenthèses, immédiatement après le titre descriptif de la disposition. L'ordre définitif des projets de dispositions dépendra de la décision que prendra le Groupe de travail sur la forme des nouvelles règles. Lorsque la Convention de Bruxelles de 1924 ne contient pas de règle équivalente, le projet de disposition a été placé à l'endroit qui a paru le plus approprié.

6. Pour donner au lecteur une idée aussi claire que possible des travaux réalisés jusqu'à présent par le Groupe de travail, la présente compilation ne comprend que les textes qui ont été soit adoptés, soit élaborés, mais placés entre crochets parce que n'ayant pas été approuvés par tous les membres du Groupe. Les notes de bas de page renvoient aux paragraphes des rapports du Groupe de travail contenant les projets de dispositions. Elles renvoient également à l'examen par le Groupe de travail plénier de chacune des dispositions proposées par le Groupe de rédaction. Enfin, on y trouvera exposées les raisons pour lesquelles le Groupe de travail a placé certaines dispositions entre crochets.

PROJETS DE DISPOSITIONS APPROUVÉS PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

A. — *Définition du terme "Marchandises" (article 1, c, de la Convention de Bruxelles de 1924)*

[*Révision de l'article 1, c, "Marchandises"* [e]]

[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.

[b] 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. 51; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première, partie II, A.

[c] Le Groupe de travail avait consacré ses deux premières sessions à des questions d'organisation et de méthode. Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa deuxième session, Genève, 22-26 mars 1971 (A/CN.9/55; *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, deuxième partie, III).

[d] 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); 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; *ibid.*, vol. IV : 1973, deuxième partie, IV, 4).

[e] Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa troi-

(Suite de la note p. suiv.)

"Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque [à l'exception des animaux vivants] [f].

B. — *Durée de la responsabilité du transporteur (article 1, e, de la Convention de Bruxelles de 1924)*

[*Révision de l'article 1, e "Transport de marchandises"* [g]]

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.

C. — *Responsabilité en ce qui concerne la cargaison en pontée (Addition éventuelle à l'article IV* [h]*)*

[En ce qui concerne la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée, tous les risques de perte ou de dommage découlant ou résultant de périls inhérents ou incidents à cette forme de transport seront supportés par le chargeur et le destinataire, mais, à tous autres égards, la garde et le transport de ladite cargaison seront régis par les dispositions de la présente Convention [i].]

D. — *Règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur*

(Projet de disposition remplaçant l'article 3, 1) et 2), et l'article 4, 1) et 2), de la Convention de Bruxelles de 1924.)

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 [j].

E. — *Délai de prescription (article 3, 6) de la Convention de Bruxelles de 1924; article 1, 2) et 3), du Protocole de Bruxelles de 1968)*

Article F [k]

1. Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité en ce qui concerne le transport conformément à la présente Convention, à moins qu'une procédure judiciaire ou arbitrale ne soit intentée dans un délai [d'un an] [de deux ans] :

a) Dans le cas de perte partielle ou de dommages subis par les marchandises, ou de retard, à partir du jour où le transporteur a livré la dernière des marchandises couvertes par le contrat;

b) Dans tous les autres cas, à partir du [quatre-vingt-dixième] jour suivant la date à laquelle le transporteur a pris en charge les marchandises ou, s'il ne l'a pas fait, suivant la date à laquelle le contrat a été établi.

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

3. Le délai de prescription peut être prolongé par une déclaration du transporteur ou par voie d'accord entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. La déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit.

4. Les 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.

(Suite de la note e)

sième 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 dénommé "rapport du Groupe de travail sur sa troisième session"], par. 25, 1). Le projet a été adopté par le Groupe de travail (par. 26).

[f] Le paragraphe 34 du rapport du Groupe de travail sur sa troisième session (*ibid.*) indique qu'"étant donné qu'il n'y avait pas d'accord sur la façon de régler le problème des animaux vivants le Groupe de travail a décidé de remettre à plus tard sa décision à ce sujet."

[g] Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session (*ibid.*), par. 14, 1). Le Groupe de travail a accepté la révision de l'article 1, *e*, et a également pris la décision suivante : "c) Suppression de l'article VII des Règles de La Haye, étant donné qu'il est incompatible avec la révision ci-dessus [article 1, *e*] et que, vu la révision de l'article 1, *e*, il n'est pas besoin d'autre disposition" (par. 15). Certains représentants ont formulé des réserves quant à la suppression de l'article VII (par. 17).

[h] Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV), par. 25, 2).

[i] Voir le rapport du Groupe de travail sur sa troisième session (*ibid.*), par. 25, 2), note de bas de page 17 : "Comme il est indiqué au paragraphe 28 ci-dessous, le Groupe de travail n'est pas parvenu à un accord sur cette disposition et a estimé que celle-ci devrait être examinée à une de ses futures sessions."

[j] Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire) tenue à Genève du 25 septembre au 6 octobre 1972 (A/CN.9/74; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 1) [ci-après dénommé "rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session"], par 28, 3). La plupart des membres du Groupe de travail ont appuyé le texte ci-dessus (par. 36).

[k] Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa cinquième session tenue à New York du 5 au 16 février 1973 (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5) [ci-après dénommé "rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session"], par. 65, 1). Le projet de dispositions a reçu l'approbation de la majorité du Groupe de travail (par. 66).

F. — *Sauvetage de vies et de biens en mer.*

(Projet de disposition remplaçant l'article 4, 4), de la Convention de Bruxelles de 1924.)

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 [l].

G. — *Clauses relatives au choix de la juridiction*

(La Convention de Bruxelles de 1924 ne contient pas de disposition correspondante.)

[*Projet de disposition proposé* [m]]

A. 1) Pour tout litige auquel le contrat de transport donne lieu, le demandeur peut, à son choix, intenter une action dans un Etat contractant sur le territoire duquel est situé :

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, son domicile;

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

c) Le port de chargement;

d) Le port de déchargement;

e) Tout lieu désigné dans le contrat de transport.

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

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

B. Aucune action concernant un litige né du contrat de transport ne peut être intentée en un lieu non spécifié au paragraphe A ci-dessus. Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

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

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

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

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

H. — *Clauses compromissoires*

(La Convention de Bruxelles de 1924 ne contient pas de disposition correspondante.)

[*Projet de disposition proposé* [n]]

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 Etat dans lequel est situé :

i) Le port de chargement ou le port de déchargement, ou

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

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

b) Soit en tout autre lieu désigné par la clause ou le pacte compromissoire.

3. L'arbitre (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.

I. — *Transbordement*

(La Convention de Bruxelles de 1924 ne contient pas de disposition correspondante.)

Article D [o]

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 effectif.

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 (connaissement direct), 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 transporteur réel avait la garde des

[l] Rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session, (*ibid.*) par. 54, 2). Le Groupe de travail a adopté ce projet de disposition (par 55).

[m] Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV), par. 39, 3). Le Groupe de travail a approuvé le rapport du Groupe de rédaction qui contenait le projet de disposition touchant les clauses relatives au choix de la juridiction (par. 40).

[n] Rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 1), par. 47, 2). La majorité des membres du Groupe de travail a approuvé le projet de disposition proposé (par. 48).

[o] Rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 38, 2). Le Groupe de travail a approuvé le projet d'article D (par. 39).

marchandises, étant entendu qu'il incombe au transporteur de prouver que ladite perte, ladite avarie (ou ledit retard) ont été ainsi causés [p].]

I. — *Limitation de responsabilité (article 4, 5), de la Convention de Bruxelles de 1924; article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968)*

Article A [q]

1. La responsabilité du transporteur pour les pertes ou les dommages causés aux marchandises sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par colis ou par unité de chargement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

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 connaissement 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.

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'Etat de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi, sur la base du cours officiel de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 3 du présent article, à la date du jugement ou de la sentence arbitrale. Au cas où ce cours officiel ne serait pas fixé, l'autorité compétente de l'Etat intéressé déterminera le cours qui sera considéré comme cours officiel aux fins de la présente Convention.

[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 [r].]

Article B

1. Les exonérations et limitations prévues par le 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.

[p] Voir paragraphe 43 du rapport (*ibid.*) : "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."

[q] Rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 26, 2). Le Groupe de travail a approuvé les projets de dispositions proposés (par. 27).

[r] Le paragraphe 26 (*ibid.*) reproduit le paragraphe suivant tiré du rapport du Groupe de rédaction :

"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."

2. — Rapport du Secrétaire général : troisième rapport sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/88/Add.1)*

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1–7
PREMIÈRE PARTIE : LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME EN CAS DE RETARD	1–38
A. — Introduction	1–2
B. — Bases sur lesquelles peut être fondée une demande d'indemnité pour cause de retard en vertu du droit et de la pratique en vigueur	3–5
C. — La question du retard et le projet de disposition sur la responsabilité fondamentale du transporteur	6–7
D. — Comparaison avec d'autres conventions relatives aux transports	8–12
E. — Projet de proposition visant à établir la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison	13–15
F. — Définition du retard	16–21
G. — Application des règles limitant la responsabilité en cas de retard	22–32
H. — Présomption de perte des marchandises retardées. Cas où elles sont ultérieurement retrouvées	33–38
DEUXIÈME PARTIE : DOMAINE D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE DE LA CONVENTION	1–37
A. — Introduction	1–2
B. — Disposition définissant la portée de la Convention de Bruxelles de 1924	3–5
C. — Projet de Rijeka/Stockholm sur le domaine d'application	6–8

* 12 avril 1974.

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

Paragraphes

D. — Disposition du Protocole de Bruxelles de 1968 définissant le domaine d'application de la Convention 9–12

E. — Dispositions concernant le domaine d'application dans les conventions sur le transport de marchandises par chemin de fer, par air et par route 13–17

1. — Transport de marchandises par chemin de fer : Convention CIM 13

2. — Transport aérien de marchandises : Convention de Varsovie 14

3. — Transport de marchandises par route : Convention CMR 15

4. — Comparaison entre les dispositions des trois conventions applicables en matière de transport 16–17

F. — Autres projets de propositions 18–37

1. — Introduction 18–19

2. — Projet de proposition fondé sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 .. 20–24

3. — Projet de proposition fondé sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 et sur le projet de Rijeka/Stockholm 25–37

TROISIÈME PARTIE : DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION QUANT AUX DOCUMENTS 1–38

A. — Introduction 1

B. — La pratique et le droit courants 2–24

1. — Disposition de la Convention de Bruxelles de 1924 sur le domaine d'application quant aux documents 2–3

2. — Incertitude que laisse planer en ce qui concerne le domaine d'application quant aux documents le critère actuel concernant l'existence d'un connaissement ou ...tout document similaire formant titre 4–18

a) — Sens du mot "connaissement" ... 6–10

b) — Sens de l'expression "tout document formant titre" 11–13

c) — Effet du défaut de délivrance d'un document 14–18

Paragraphes

3. — Exceptions à l'application de la Convention prévues dans la Convention de Bruxelles de 1924 19–24

a) — Chartes-parties 19–22

b) — Exception concernant certains transports non commerciaux : article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924 23–24

C. — Dispositions pertinentes d'autres conventions en matière de transports 25–27

1. — Transport par chemin de fer : Convention CIM (1970) 25

2. — Transport aérien : Convention de Varsovie (1929) 26

3. — Transport par route : Convention CMR (1956) 27

D. — Différentes méthodes utilisables pour délimiter le domaine d'application de la Convention 28–38

1. — Possibilité de mentionner d'autres types de documents permettant de délimiter le domaine d'application 28–30

2. — Domaine d'application englobant tous les contrats de transport de marchandises par mer 31–38

QUATRIÈME PARTIE : ÉLIMINATION DES CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ DANS LES CONNAISSEMENTS 1–27

A. — Introduction 1–2

B. — Formulation claire et explicite des dispositions obligatoires de la Convention 3–8

C. — Enumération dans le texte de la Convention des types particuliers de clauses frappées de nullité 9–11

D. — Sanctions des clauses frappées de nullité ... 12–18

E. — Inclusion obligatoire dans le contrat de transport d'une stipulation appelant l'attention sur les clauses frappées de nullité 19–27

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. La présente étude est la troisième d'une série de rapports établis par le Secrétaire général [1] à l'intention du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes constitué par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) pour l'aider dans ses travaux. A sa quatrième session, la CNUDCI a décidé d'élargir le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes [2] et a en outre estimé "qu'il conviendrait d'examiner les règles et pratiques relatives aux connaissements, et notamment les règles figurant dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le Protocole portant amendement de cette convention (Protocole de Bruxelles de 1968), en vue de réviser et de développer ces règles de manière appropriée, et qu'une convention

[1] Le premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (A/CN.9/63/Add.1; reproduit dans *l'Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, chap. IV, annexe) a été établi pour aider le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes (ci-après dénommé "le Groupe de travail") à ses troisième et quatrième sessions extraordinaires et traitait des questions suivantes : durée de la responsabilité du transporteur; responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; clauses attributives de juridiction; et perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur. 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; *ibid., vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4) a été établi pour aider le Groupe de travail à sa cinquième session et portait sur les questions ci-après : limitation de responsabilité par unité; transbordement; déroutement; délai de prescription; définitions figurant à l'article premier de la Convention; et élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements.

[2] *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-sixième session, Supplément n° 17* (A/8417); *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, par. 19.

internationale nouvelle pourraît être établie, s'il y a lieu, pour adoption, sous les auspices des Nations Unies" [3].

QUESTIONS TRAITÉES AU COURS DES SESSIONS PRÉCÉDENTES

2. Les questions examinées dans le présent rapport doivent être replacées dans le contexte du programme de travail d'ensemble de la Commission dans ce domaine. La résolution adoptée par la Commission à sa quatrième session énumérait un certain nombre de domaines qui, "entre autres, devraient être examinés en vue de la révision et du développement des règles" [4]. A sa troisième session, le Groupe de travail a pris des décisions dans les domaines suivants : *a*) durée de la responsabilité du transporteur; *b*) responsabilité en ce qui concerne les marchandises en pontée et les animaux vivants; *c*) clauses attributives de juridiction; et *d*) perspectives dans lesquelles pourraient s'inscrire les décisions de principe relatives à la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur [5]. A sa quatrième session (extraordinaire), le Groupe de travail a examiné et adopté un projet de dispositions sur : *a*) les règles fondamentales régissant la responsabilité du transporteur; et *b*) les clauses compromissoires dans les connaissements [6]. Ensuite, à sa cinquième session, le Groupe de travail s'est attaché aux questions ci-après : *a*) limitation de responsabilité par unité; *b*) transbordement; *c*) déroutement; et *d*) délai de prescription [7].

DOCUMENTS DEVANT ÊTRE PRÉSENTÉS À LA PRÉSENTE SESSION (SIXIÈME SESSION)

3. A sa cinquième session, le Groupe de travail a noté qu'il n'avait pas pris de décisions sur les définitions figurant à l'article premier de la Convention ni sur l'élimination des clauses frappées de nullité; il a inscrit ces points à l'ordre du jour de sa sixième session [8]. La cinquième partie du deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements [9], traitait des définitions figurant à l'article premier de la Convention. La sixième partie de ce rapport traitait de l'élimination des clauses frappées de nullité dans les connaissements; cette question est examinée à nouveau plus en détail avec d'autres projets de textes normatifs dans la quatrième partie du présent rapport.

4. A sa cinquième session, le Groupe de travail a rappelé qu'il n'avait pas terminé ses travaux sur les questions du transport des marchandises en pontée et des animaux vivants [10] et décidé qu'elles seraient inscrites à l'ordre du jour de sa sixième session [11].

5. Par conséquent, le Secrétariat a préparé pour la présente sixième session du Groupe de travail un document distinct sur la question des marchandises en pontée [12]. Le Groupe de travail sera également saisi à sa présente session d'une étude de l'UNIDROIT sur le transport international des animaux vivants et les Règles de La Haye [13].

6. A sa cinquième session, le Groupe de travail a recommandé que les points ci-après figurent également à l'ordre du jour de sa sixième session : *a*) la responsabilité du transporteur en cas de retard; et *b*) le domaine d'application de la Convention [14]. Comme il en avait été prié par le Groupe de travail, le Secrétaire général a établi, dans la première partie du présent document, un rapport sur la question du retard, contenant des propositions et indiquant les solutions possibles [15]. Le Groupe de travail a également demandé un document

---

[3] *Ibid.* A sa sixième session, la Commission a prié le Groupe de travail "de poursuivre ses travaux conformément au mandat qui lui avait été confié par la Commission en vertu de la résolution qu'elle avait adoptée à sa quatrième session, et de les mener à bien rapidement". (Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session, tenue du 2 au 13 avril 1973, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017), par. 61; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A.

[4] Voir note 2. Les domaines énumérés dans la résolution adoptée par la Commission à sa quatrième session étaient 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, 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.

[5] Rapport du Groupe de travail 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. Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concene les marchandises transportées : connaissement (voir note 1).

[6] Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire), Genève, 25 septembre-6 octobre 1972 (A/CN.9/74; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 1). Le Groupe de travail avait comme documents de travail le premier rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (voir note 1), ainsi que deux autres documents établis par le Secrétariat intitulés respectivement : "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.9/74, annexe I; *ibid.*, deuxième partie, IV, 2, et "Clauses compromissoires" (A/CN.9/74, annexe II; *ibid.*, IV, 3).

[7] 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; *ibid.*, IV, 5). Le Groupe de travail a utilisé comme document de travail le deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements (voir note 1).

[8] *Ibid.*, par. 73.

[9] A/CN.9/76/Add.1; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4.

[10] Voir le rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session (A/CN.9/63), par. 23 à 29 et 30 à 34; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV.

[11] Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 74.

[12] A/CN.9/WG.III/WP.14.

[13] A/CN.9/WG.III/WP.11; reproduit dans la section suivante du présent volume.

[14] Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 75.

[15] *Ibid.*

de travail sur le domaine d'application de la Convention [16]. Comme suite à cette demande, la deuxième partie du présent rapport traite du "domaine d'application géographique", et la troisième partie examine "le domaine d'application quant aux documents". Comme on l'a déjà indiqué, la quatrième partie traite des clauses frappées de nullité dans les connaissements (voir plus haut, par. 3).

7. Le Secrétaire général a invité les membres du Groupe de travail à présenter des observations et suggestions au sujet des questions traitées dans le présent rapport; il a adressé une invitation analogue aux organisations internationales intéressées. Les observations reçues par le Secrétariat ainsi qu'une copie de la note verbale seront publiées sous forme d'additif au présent rapport (A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1). Les observations qui ont déjà été reçues sont résumées sous les rubriques pertinentes dans le présent rapport [17].

[16] *Ibid.*

[17] On prévoit que d'autres réponses seront reçues après la parution du présent rapport. Toutes les réponses seront publiées dans la langue originale sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1.

PREMIÈRE PARTIE : LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME EN CAS DE RETARD

A. — Introduction

1. A sa cinquième session, le Groupe de travail a décidé d'examiner à sa sixième session, entre autres questions, la responsabilité du transporteur en cas de retard [1] en ce qui concerne le transport des marchandises. Ni la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements [2], ni le Protocole portant modification de cette convention [3] ne comportent de dispositions concernant directement la responsabilité du transporteur en cas de retard, et les réglementations nationales varient en ce qui concerne certains aspects de cette question.

2. On a noté, tant dans le deuxième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements [4] qu'au cours des discussions du Groupe de travail à sa cinquième session [5], qu'il existait des rapports étroits entre le retard et d'autres questions couvertes par la réglementation existante ou envisagée sur les connaissements. Par exemple, l'étude du "déroutement" révèle que le cœur du problème réside dans le dommage dû au retard dans l'exécution du contrat de transport [6]; les décisions relatives au "déroutement" ont été prises sur la base de l'hypothèse que le Groupe de travail s'occuperait par la suite de la responsabilité du transporteur en cas de retard.

B. — Bases sur lesquelles peut être fondée une demande d'indemnité pour cause de retard en vertu du droit et de la pratique en vigueur

3. Le contrat de transport comporte rarement un engagement exprès du transporteur quant à la date exacte à laquelle il livrera les marchandises à destination. Les dates de départ annoncées ou habituellement observées par le transporteur peuvent constituer la base d'un engagement implicite quant au moment de l'arrivée; cependant, on cherche souvent dans le connaissement à nier tout engagement de ce genre. Par exemple, un connaissement type comporte la clause ci-après :

> "Le transporteur ne garantit ni la date de départ ni celle d'arrivée du navire; il ne prend pas l'engagement de terminer le voyage dans un délai déterminé et il n'est pas responsable du dommage que peut subir le chargeur, que ce soit à propos des marchandises ou pour une autre raison, du fait que le navire ne part pas ou n'arrive pas aux dates où l'on pouvait normalement supposer qu'il le ferait ou du fait d'une prolongation exceptionnelle du voyage [7]."

Les garanties prévues par la Convention [8] prennent une importance accrue du fait qu'il est difficile de fonder une demande d'indemnité pour cause de retard sur un engagement pris dans le contrat de transport.

[1] Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa cinquième session, tenue à New York du 5 au 16 février 1973 (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 75.

[2] Ci-après dénommée la "Convention de Bruxelles". Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 155; *Registre des textes des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II, p. 136 (publications des Nations Unies, numéro de vente F.73.V.3) [ci-après dénommé *Registre des textes*].

[3] Ci-après dénommé "Protocole de Bruxelles". Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, signée à Bruxelles le 25 août 1924; Bruxelles, 23 février 1968. *Registre des textes*, p. 190.

[4] Ci-après dénommé "deuxième rapport du Secrétaire général" (A/CN.9/76/Add.1); troisième partie : détournement, par. 4, 6 et 35. *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4.

[5] Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa cinquième session, tenue à New York du 5 au 16 février 1973 (A/CN.9/76; *ibid.*, deuxième partie, IV, 5), par. 46 et 51.

[6] *Ibid.*, par. 46; deuxième rapport du Secrétaire général, par. 35.

[7] Le connaissement unique de l'Association latino-américaine d'armateurs (ALAMAR), clause 11, reproduite à l'annexe III des connaissements : Rapport du Secrétariat de la CNUCED (F.72.II.D.2), p. 67. Comparer avec "le connaissement CONLINE", clause 13, reproduite *ibid.*, p. 72 : Le transporteur ne sera pas responsable des pertes encourues du fait du retard "sauf s'il est imputable à une grosse négligence personnelle du transporteur".

[8] On a fait observer qu'on ne peut généralement pas s'assurer contre les risques dus au retard. Commentaire de la Suède, Conférence ONU/OMCI sur le transport international par conteneurs, E/CONF.59/39/Rev.1 (Rapport de la troisième grande Commission, 1er décembre 1972), par. 38. De même, les *British Institute of Cargo Clauses* de 1973 excluent de leur champ d'application la "perte commerciale" ("*loss of adventure*") qui est l'un des risques communs résultant du retard. Voir Hardy-Ivamy, *Marine Insurance*, 1969, p. 531 et suivantes du texte anglais.

4. Comme on l'a déjà indiqué, la Convention de Bruxelles ne comporte pas de dispositions relatives au problème du retard dans la livraison; néanmoins, la responsabilité pour perte résultant du retard dans la livraison peut être fondée sur le paragraphe 2 de l'article 3 qui dispose que "le transporteur. . . procédera de façon appropriée et soigneuse au *chargement*. . ., au *transport*. . ., et au *déchargement* des marchandises transportées" [9].

5. Lorsque le retard provoque une détérioration matérielle des marchandises (par exemple, en cas d'avarie) les fondements juridiques de la demande d'indemnité n'apparaissent pas à l'analyse différents de ceux des autres réclamations pour dommages matériels prévues au paragraphe 2 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles. Lorsque le retard a pour conséquence une perte économique pour le consignataire (par exemple, du fait de son incapacité d'exécuter un contrat de revente ou d'une chute du cours des marchandises au lieu de destination pendant la période de retard), la disposition ci-dessus de la Convention fournit également les bases d'une demande d'indemnité [10], quoique la jurisprudence soit peu abondante et que l'on puisse se heurter à des difficultés touchant la charge de la preuve [11], ainsi que des indications concernant la responsabilité du transporteur pour certains types de perte économique [12].

C. — La question du retard et le projet de disposition sur la responsabilité fondamentale du transporteur

6. A sa quatrième session (extraordinaire), le Groupe de travail a mis au point le projet de disposition ci-après relatif à la responsabilité fondamentale du transporteur et à la charge de la preuve :

"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 . . . [13] "

[9] La Norvège, la Suède, le Comité maritime international (CMI) et le Secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique mentionnent tous dans leurs réponses à la note verbale du Secrétaire général datée du 23 mai 1973 que le libellé de la Convention de Bruxelles de 1924 permet de soutenir que cet instrument s'applique à la responsabilité du transporteur pour dommages résultant du retard. De même, le transporteur est responsable pour la perte, par exemple, en vertu du paragraphe 1 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles, lorsqu'il manque à son obligation de "mettre le navire en état de navigabilité" et qu'il en résulte un retard. Pour ce qui est de la nullité d'une clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à atténuer cette responsabilité par contrat, voir le paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles.

[10] On invoque souvent à l'appui de cette interprétation le fait que l'article 2 de la Convention de Bruxelles définit l'étendue de la responsabilité du transporteur "*quant au* chargement, à la manutention, à l'arrimage, au *transport*, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises. . ." (c'est nous qui soulignons), et associe donc la perte économique imputable au retard au transport et au déchargement. Voir *Anglo-Saxon Petroleum v. Adamastos Shipping Co.*, 1957 (1) LI. L. R.87. Voir également Stephane Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, deuxième édition, Londres, 1960, p. 165 du texte anglais. Voir également Connaissements : *rapport du Secrétariat de la CNUCED, 1971* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2, par. 291).

[11] Les règles juridiques de certaines juridictions créent une présomption simple de responsabilité du transporteur lorsque les marchandises ont péri ou arrivent endommagées; la même approche a été adoptée dans le projet de dispositions mis au point par le Groupe de travail à propos de la responsabilité fondamentale du transporteur, dont il est question plus loin au paragraphe 6. Dans ces juridictions, la présomption de responsabilité du transporteur ne joue pas lorsque le retard, tout en causant une perte économique au propriétaire des marchandises, ne mentionne pas la perte ou une détérioration matérielle des marchandises; dans ce cas, c'est au propriétaire des marchandises de prouver non seulement les pertes qu'il a subies mais encore que ces pertes sont dues au retard. Voir France : René Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1970, vol. II, par. 608 et 612; Belgique : Pierre Wildiers, *Le connaissement maritime, 2e édition*, Anvers, 1961, p. 39 et 40.

[12] Il est souvent difficile de déterminer les cas où la perte économique résulte trop indirectement du retard pour que le consignataire puisse en demander dédommagement au transporteur. Par exemple, le transporteur doit-il être responsable pour : *a*) une chute prévisible des cours pendant le retard ? *b*) une chute imprévue et imprévisible des cours pendant le retard ? *c*) le fait que le consignataire ne peut pas employer les objets à l'usage particulier auquel il les destinait, que le transporteur en ait ou non eu connaissance ? *d*) les conséquences de l'inexécution d'un contrat et la perte de clientèle que subit le propriétaire des marchandises du fait de son incapacité d'exécuter un contrat de revente ? Ces questions soulèvent des problèmes généraux concernant l'évaluation du préjudice en droit contractuel et il semble préférable de les résoudre dans le contexte plus général de l'étendue et des limites de la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention plutôt que dans le contexte étroit du seul retard.

Plusieurs réponses tendaient à restreindre la responsabilité du transporteur pour perte économique due au retard en faisant intervenir d'une façon ou d'une autre la notion de "prévisibilité". Ainsi, le Pakistan et le Secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique proposent que le transporteur ne soit pas responsable d'une perte ou d'un dommage dont on ne pouvait pas raisonnablement prévoir au moment où le retard s'est produit qu'ils pourraient en résulter; la Chambre de commerce internationale propose que le transporteur ne soit tenu pour responsable que du préjudice économique "raisonnablement prévisible" résultant du retard; le Comité maritime international (CMI) préconise la limitation de la responsabilité du transporteur aux "frais directs et raisonnables dont le transporteur pouvait raisonnablement prévoir, au moment de la conclusion du contrat, qu'ils résulteraient probablement du retard"; la Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) propose quant à elle que "les intéressés aient à prouver la perte qu'ils ont subie et le fait que l'armateur aurait dû avoir connaissance des particularités du marché, etc., au moment de l'émission du connaissement".

Si le Groupe de travail adopte la variante D proposée plus loin (qui limite la responsabilité du transporteur pour retard à [deux fois] la valeur du fret), l'importance pratique de la limitation de la responsabilité du transporteur pour retard ou préjudice économique "prévisible" ou "direct" sera grandement diminuée. Voir plus loin, aux paragraphes 26 à 31, l'examen des variantes C et D.

[13] Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa quatrième session (extraordinaire) tenue à Genève du 25 septembre au 6 octobre 1972 (A/CN.9/74), par. 28. Voir également la compilation établie par le Secrétaire général des projets de dispositions préalablement adoptés par le Groupe de travail (ci-après dénommée "la compilation") [A/CN.9/WG.III/WP.13]; voir plus haut dans le présent volume, deuxième partie, III, 1, annexe, sect. D. La suite du projet de disposition est ainsi conçue :

"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

Ce projet de disposition était destiné à remplacer les paragraphes 1 et 2 de l'article 3, et les paragraphes 1 et 2 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles, c'est-à-dire les dispositions qui énoncent les règles relatives aux droits et aux devoirs du transporteur.

7. Le projet de disposition cité plus haut s'applique manifestement à la perte ou au dommage matériel causé à la chose par le retard : en effet, le transporteur est responsable, à moins qu'il ne puisse prouver "que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences". Cependant, étant donné que le projet de disposition ne rend le transporteur responsable que de "toute perte ou dommage *aux marchandises* transportées", il ne s'étendrait pas, pris à la lettre, à la perte économique subie par le propriétaire des marchandises du fait du retard. Comme on l'a fait observer, le projet de disposition remplacerait les règles existantes (par exemple, le paragraphe 2 de l'article 3 qui stipule que le transporteur "procédera de façon appropriée et soigneuse... *au transport*, à la garde, aux soins *et au déchargement* des marchandises transportées") qui auraient pu servir de fondement à la responsabilité du transporteur pour perte économique; la révision aboutirait donc à supprimer le fondement juridique actuel de la responsabilité pour perte économique autre que celle résultant d'un dommage matériel aux marchandises. Par conséquent, à moins que le projet actuel ne soit complété, la responsabilité du transporteur en cas de retard sera atténuée par rapport à ce qu'elle est actuellement en vertu de la Convention de Bruxelles, de plusieurs codes maritimes nationaux [14] et de certaines jurisprudences nationales [15].

D. — COMPARAISON AVEC D'AUTRES CONVENTIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS

8. Les conventions régissant les trois autres modes de transports internationaux prévoient expressément des règles de base applicables en matière de responsabilité du transporteur en cas de retard. Les dispositions de ces conventions concernant le retard sont reproduites ci-après :

9. *Convention de Varsovie* [16] *(transport aérien, article 19)* :

"Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises."

10. *Convention CIM* [17] *(transport de marchandises par chemin de fer), paragraphe 1 de l'article 17* :

"Le chemin de fer est *responsable du dépassement du délai de livraison*, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison."

11. *Convention CMR* [18] *(transport de marchandises par route), paragraphe 1 de l'article 17* :

"Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, *ainsi que du retard à la livraison*."

12. On notera que chacune de ces conventions comporte : 1) une règle générale rendant le transporteur responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises, mais aussi 2) une disposition expresse imposant au transporteur une responsabilité du seul fait du retard. Etant donné la portée de la règle générale concernant la "perte ou l'avarie des marchandises", la disposition supplémentaire relative au retard vise, semble-t-il, la perte économique subie par le

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."

[14] Voir par exemple l'article 130 des codes maritimes de la Suède, de la Norvège, du Danemark et de la Finlande, qui imposent tous au transporteur une responsabilité en cas de retard, *grosso modo* dans les termes ci-après : "Le transporteur est tenu de verser une indemnité pour *tout dommage résultant d'un retard* de sa part, ou de la perte ou de l'état irréparable du navire, à moins qu'il ne soit établi que ni le transporteur ni aucune personne dont il est responsable n'est coupable d'erreur ou de négligence." Ces dispositions figurent côte à côte dans Rodière, *Lois maritimes nordiques*, p. 110 et 111. La législation scandinave donnant effet au Protocole de Bruxelles couvre aussi expressément le retard — pour ce qui est de la Suède, voir *Statens offentliga utredningar, 1972 : 10, Godsbefordran*; pour la Norvège, voir la réponse au questionnaire de la CNUDCI du 23 mai 1973. Aux termes de l'article 149 du Code de la marine marchande de l'URSS : "Le transporteur est tenu de livrer les marchandises dans les délais fixés et, si aucun délai n'a été fixé, dans les délais coutumiers." En Tchécoslovaquie, en vertu de l'ordonnance 160/1956, le transporteur est responsable pour le dommage résultant du retard. Jan Lopuski, *"Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes européens"*, 294 *Le droit maritime français* (juin 1973), p. 371 et 375. L'article 422 du code italien de la navigation dispose que le transporteur est responsable de la perte, de l'avarie ou du retard, à moins qu'il ne prouve que la cause de la perte, de l'avarie ou du retard n'est pas due en tout ou en partie à une faute imputable au transporteur. Tome II, Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1968, p. 258.

[15] Royaume-Uni : *Renton v. Palmyra Trading Corp.* (1956), (2), LI. L. R.379 (1957), A. C. 149; *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co.* (1957), (2) Q.B.233 (1958), (1) LI. L. R.73 (1959), A.C.133; *The Makedonia* (1962) (1) LI. L. R.316. Voir *Carriage by Sea* de Carver, douzième édition, 1971, p. 195 et 196 du texte anglais. Etats-Unis : *Comm. Trans. Internat. v. Lykes Bros.* (1957) A. M. C. 1188; *The Iossifoglu* (1929) A. M. C. 1157. Dans certains pays, la législation prévoit que le transporteur est responsable du retard mais une clause du contrat peut l'exonérer de cette responsabilité : France (voir tome II, Rodière, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1958; p. 294); Bulgarie, Pologne et URSS (voir Jan Lopuski, "Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes européens, 294" *Le droit maritime français*, juin 1973, 371, 375).

Voir également les réponses du Secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique et de la *Baltic and International Maritime Conference* dont il ressort que la législation britannique actuelle autorise le propriétaire des marchandises à obtenir des dommages-intérêts au moins dans certains cas de préjudice économique résultant du retard.

[16] 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. Le paragraphe 1 de l'article 18 traite de la responsabilité pour destruction, perte ou avarie de marchandises.

[17] Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer; fait à Berne, le 25 octobre 1952, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, p. 336. La révision de la CIM effectuée en 1970 incorpore dans son article 34 une nouvelle procédure d'indemnisation pour retard, prévoyant des dommages-intérêts minimaux si le demandeur n'a pas subi de dommage particulier du fait du retard et une indemnisation pouvant aller jusqu'à deux fois le fret par rail lorsqu'il y a eu perte ou dommage particulier dû au retard. Pour le texte de cette nouvelle disposition de la Convention CIM de 1970, voir la note de bas de page 35.

[18] Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, faite à Genève le 19 mai 1956, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189, n° 5742.

consignataire par suite de l'arrivée tardive des marchandises [19].

E. — Projet de proposition visant à établir la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison

13. L'adoption de règles régissant expressément la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison permettrait d'harmoniser la convention avec les principaux autres instruments relatifs aux transports. La règle de base sur la responsabilité du transporteur adoptée par le Groupe de travail à sa quatrième session (extraordinaire) pourrait être ainsi modifiée de façon à couvrir le retard (aucun mot n'a été supprimé, les mots à ajouter sont en italiques) :

"*Projet de disposition A*

"1. Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage quant 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 [...], *et de toute perte ou dommage résultant d'un retard à la livraison de marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, 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 *ou le retard* et ses conséquences."

14. Ce projet de disposition, en traitant séparément de la "perte ou [du] dommage quant aux marchandises" et de la "perte ou [du] dommage résultant d'un retard", s'inspire des autres conventions relatives aux transports étudiées plus haut [20]. Par ailleurs, l'expression "perte ou dommage *quant aux marchandises*" reprend la terminologie de l'article 2 de la Convention de Bruxelles pour éviter que le droit d'action du destinataire ne soit restreint par mégarde et il découle clairement du texte que dans les cas où il ne se produit aucun retard la responsabilité du transporteur s'étend à la fois aux dommages matériels, aux marchandises et à la perte économique [21]. De même, les termes "perte ou dommage résultant d'un retard" englobent tant les dommages matériels que la perte économique résultant du retard.

15. Le projet de disposition ci-dessus étend la responsabilité du transporteur à tous les cas où un retard a causé une perte, que la faute du transporteur à laquelle est dû le retard ait été commise avant ou après la prise en charge des marchandises. Etant donné que la notion de "retard" engageant la responsabilité du transporteur en cas de perte ou dommage ne peut être définie que par rapport à la date de livraison qui pouvait être raisonnablement escomptée, il n'est pas nécessaire de distinguer entre le retard à la prise en charge ou au chargement, le retard au cours du transport, et le retard au déchargement ou à la livraison [22].

F. — Définition du retard

16. Lorsque l'on veut définir le retard, il faut tenir compte de l'impossibilité de fixer avec précision les dates des différentes opérations du transport maritime [23]. Toutefois, on peut se reporter à la définition souple du retard qui se trouve à l'article 19 de la Convention CMR [24] :

"Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le *délai convenu* ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque *la durée effective*

---

[19] Le projet de convention sur le transport combiné international de marchandises (Convention TCM) dont le texte a été adopté à la quatrième session de la Réunion mixte OMCI/CEE, tenue du 15 au 19 novembre 1971 (document de l'OMCI, CTC IV/18/Rev.1; TRANS/374/Rev.1) dispose au paragraphe 2 de son article 11 : "En cas de retard, si le réclamant prouve qu'un préjudice autre qu'une perte ou une avarie aux marchandises en est résulté, l'ETC est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut dépasser..." Voir également l'examen de diverses propositions relatives à l'indemnisation pour retard dans la Convention TCM, dans "Incidences économiques qu'aurait, notamment pour les pays en voie de développement, la convention envisagée sur le transport international combiné : Etude du Secrétaire général", ST/ECA/160, 8 mai 1972, par. 86, 135, 146 et 154.

[20] Dans leurs réponses, l'Australie, la France, la Norvège, le Pakistan, la Suède, le Secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique, l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (Berne), la Chambre de commerce internationale, le Comité maritime international et UNIDROIT se sont tous déclarés favorables à l'inclusion d'une disposition distincte qui régirait la responsabilité du transporteur en cas de dommage résultant d'un retard. La Conférence maritime internationale de la Baltique et l'Union internationale d'assurance transports ont manifesté leur opposition à l'inclusion d'une disposition visant le retard.

[21] Voir à la note 10 une discussion de la portée des termes "quant aux marchandises" dans la Convention de Bruxelles. Il convient d'observer que le destinataire peut être mis dans l'impossibilité de disposer des marchandises nécessaires à ses opérations, ce qui aura pour effet probable de lui faire subir une perte économique, aussi bien en cas de perte ou de dommage grave qu'en cas de retard à la livraison.

[22] Il convient de noter que la disposition sur le retard ne reprend pas la restriction "pendant que les marchandises étaient sous garde", applicable à la perte ou au dommage quant aux marchandises. La disposition plus large prévoyant que le transporteur est responsable "de toute perte ou dommage résultant d'un retard à la livraison des marchandises..." semble donc pouvoir s'appliquer aux cas où le transporteur, manquant à ses obligations contractuelles, ne prend pas en charge les marchandises, retardant ainsi la livraison par un autre transporteur auquel il a fallu avoir recours parce que le premier transporteur n'a pas rempli ses obligations.

Dans leurs réponses, le Pakistan et le Secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique ont présenté un projet de proposition tendant à étendre explicitement la responsabilité du transporteur au cas où les dommages résultent d'un retard survenu avant la prise en charge par le transporteur : "Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage causé par un retard, que ledit retard provienne du fait que le navire est arrivé trop tard aux fins de l'exécution du contrat de transport ou de l'exécution tardive du contrat de transport."

[23] L'établissement d'un calendrier précis est impossible en raison de différences dues à des facteurs tels que les conditions météorologiques, la vitesse de croisière de chaque navire, la durée des escales et les itinéraires suivis, les dispositions spéciales applicables à la manutention de certaines marchandises et la relation entre la charge du navire et sa vitesse. On trouve dans un traité la définition suivante du retard : "Pour chaque opération, il est possible d'établir l'écart existant entre le voyage le plus rapide et le plus lent d'un navire appartenant au type employé. Le retard ne peut être invoqué pour exercer un recours que si, par la négligence du transporteur, la durée du transport a excédé la durée habituelle du voyage le plus lent." A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, 4e édition, Baltimore, 1953, p. 263.

[24] Dans leurs réponses, la France, la Norvège, la Suède, UNIDROIT et le Comité maritime international ont tous proposé l'article 19 de la Convention CMR comme modèle d'un projet de définition du retard dans la nouvelle convention sur le transport maritime de marchandises.

du transport dépasse, compte tenu des circonstances, et notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour rassembler un chargement complet dans des conditions normales, *le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents* [25]."

17. Cette disposition de la Convention CMR définit le retard, en l'absence d'un délai convenu par les parties, comme une "durée effective du transport" excessive. Pour définir le retard lorsqu'il s'agit du transport de marchandises par mer, il est peut-être préférable de mettre l'accent sur le défaut de livraison des marchandises en temps voulu plutôt que sur la durée effective du transport, pour être certain qu'il existera une voie de recours dans les cas où le retard provient non de la durée excessive du voyage, mais du retard ou de l'absence de prise en charge par le transporteur. C'est pourquoi le seul critère intervenant dans le projet de définition ci-après est celui de la date de livraison :

"*Projet de disposition B*

"Il y a retard à la livraison lorsque le transporteur ne livre pas les marchandises, conformément à l'article [. . .] [26], à la date expressément convenue entre les parties ou, s'il n'a pas été convenu de date, à la date de livraison la plus tardive qui pourrait être normalement exigée d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait."

18. L'inclusion dans le projet de disposition B des mots "*date* expressément convenue entre les parties" vise à donner effet à tout accord exprès des parties fixant la date précise de la livraison mais non à une disposition générale déchargeant le transporteur de sa responsabilité du fait des conséquences d'un retard.

19. Le Groupe de travail estimera peut-être utile d'envisager une autre solution consistant à supprimer dans le projet ci-dessus l'expression "à la date expressément convenue entre les parties ou, s'il n'a pas été convenu de date,", ce qui aurait pour effet d'appliquer à tous les contrats de transport une norme commune, à savoir le temps qu'il est raisonnable d'allouer "à des transporteurs diligents, compte tenu des circonstances de fait". L'application de cette norme commune pourrait s'avérer utile dans la mesure où elle s'opposerait à ce qu'un transporteur s'exonère de sa responsabilité pour retard en insérant dans le connaissement une date de livraison éloignée [27].

20. Ce projet de définition du retard, en même temps qu'il fait appel à la notion générale de conduite qui peut normalement être attendue d'un "transporteur diligent", tient compte "des circonstances de fait". En effet, on pourrait dire sous une autre forme qu'il faut se demander comment un transporteur diligent, se trouvant dans la situation du transporteur partie au contrat, aurait effectué le transport considéré dans les mêmes circonstances; lorsqu'on estime qu'un transporteur normalement diligent aurait livré les marchandises plus tôt, il y a retard. Les usages commerciaux et portuaires et les caractéristiques du navire transporteur seront les facteurs essentiels dont il sera tenu compte pour déterminer s'il y a ou non retard.

21. Naturellement, l'existence d'un "retard" n'engage pas automatiquement la responsabilité du transporteur puisque celui-ci peut prouver qu'il n'a pas commis de faute étant donné que "lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement ou le retard et ses conséquences" [28]. Par ailleurs, ce projet applique le principe selon lequel, dans le cadre des règles de base de la responsabilité du transporteur, la charge de la preuve incombant respectivement au transporteur et au propriétaire des marchandises doit être la même, qu'il s'agisse d'un retard ou de tout autre cas de perte ou dommage [29]. Ainsi, en vertu de la règle modifiée sur la responsabilité de base du transporteur examinée au paragraphe 13 et de la définition du retard énoncée ci-dessus, il suffit au propriétaire des marchandises d'établir une présomption de "retard" pour faire passer au transporteur la charge de prouver que ni lui ni ses agents ou préposés ne sont à blâmer pour le retard [30].

---

[25] C'est nous qui soulignons. Il n'existe aucune définition du retard ni dans la Convention de Varsovie ni dans la Convention CIM de 1962.

Le paragraphe 1 de l'article 11 du projet de convention TCM établi par la Réunion mixte OMCI/CEE (voir note 19) définit ainsi le retard : "Il y a retard à la livraison lorsque l'ETC n'a pas mis les marchandises à la disposition des destinataires dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective de l'ensemble du transport combiné a dépassé, compte tenu des circonstances de fait, le temps qu'il est raisonnable d'allouer pour l'accomplissement diligent du transport combiné entier." Dans leurs réponses, l'UNIDROIT et l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (Berne) ont estimé que la définition contenue dans le projet de convention TCM fournissait un exemple à suivre.

[26] La définition de la livraison est celle qui a été établie par le Groupe de travail au paragraphe ii du texte révisé de l'alinéa *e* de l'article 1 qu'il a proposé. Voir rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa troisième session, par. 14, 1); *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972,* deuxième partie, IV, compilation, partie B (voir plus haut dans le présent volume, deuxième partie, III, 1, annexe).

[27] Cependant, dans la situation inverse, le transporteur ne serait toujours pas tenu pour responsable, lorsque le délai de livraison convenu est extrêmement court, s'il pouvait prouver qu'aucune faute ne lui est imputable. Pour une discussion de la responsabilité du transporteur en cas de retard, voir le paragraphe 21 ci-après.

[28] Voir le projet de disposition A au paragraphe 13 ci-dessus; la section du dispositif établissant la responsabilité du transporteur en cas de retard écarte cependant cette responsabilité si "le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou agents ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement *ou le retard* et ses conséquences".

[29] Dans sa réponse, l'Union des Républiques socialistes soviétiques estime qu'il faut appliquer au retard la règle générale du projet de disposition établissant la responsabilité du transporteur pour toute perte ou dommage aux marchandises dans le cas où il a commis une faute. Voir compilation (dans le présent volume, deuxième partie, III, 1, annexe), partie D.

[30] On estime généralement que pour déterminer s'il y a eu "faute" il faut automatiquement tenir compte des circonstances propres tant au voyage considéré qu'aux transports maritimes en général; il est indiqué dans un certain nombre des réponses reçues par le Secrétariat que ces circonstances spéciales doivent être prises en considération dans toute définition du retard. La question des dommages résultant d'un retard causé par des mesures prises en vue de sauver des vies ou des biens en mer a déjà été traitée par le Groupe de travail à sa cinquième session lorsqu'il a adopté la disposition prévoyant que "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" (rapport du Groupe de travail sur sa cinquième session (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973,* deuxième partie, IV, 5), par. 54 2), 55, voir également compilation, partie F).

G. — APPLICATION DES RÈGLES LIMITANT LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE RETARD

22. Les tribunaux ont généralement décidé que les règles limitant la responsabilité du transporteur découlant de la Convention de Bruxelles de 1924 sont applicables en cas de perte résultant d'un retard [31].

Le paragraphe 5 de l'article 4 de cette convention est ainsi conçu :

"Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises *ou les concernant*, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement [32]."

23. L'expression "les concernant (les marchandises)" soulignée dans la citation ci-dessus a été utilisée par la jurisprudence pour étendre l'application de la disposition sur la limitation de la responsabilité du transporteur à la perte économique résultant d'un retard. En conséquence, la somme des indemnités que le transporteur pouvait être tenu de payer en réparation de la perte ou dommage matériels et de la perte économique subie par l'expéditeur ou le destinataire ne pouvait être supérieure à la limite fixée au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles.

24. Toutefois, à sa cinquième session, le Groupe de travail a adopté un projet de disposition sur la limitation de la responsabilité, qui prévoit notamment [33] :

"*Article A*

"1. La responsabilité du transporteur pour les pertes ou les dommages *causés aux marchandises* sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable."

25. Etant donné que dans la formule citée au paragraphe précédent, le terme général "concernant" les marchandises, employé dans la Convention de Bruxelles, a été remplacé par l'expression plus restrictive "les pertes ou les dommages *causés aux marchandises*", il est probable que, sous sa forme actuelle, le projet de disposition sur la limitation de responsabilité du transporteur ne s'applique pas à la perte économique subie par le chargeur du fait d'un retard ou même de pertes ou dommages matériels causés aux marchandises. Si le Groupe de travail adopte le point de vue retenu dans le projet de disposition A relatif à la définition de la responsabilité du transporteur [34], le maintien de l'expression restrictive "les pertes ou les dommages causés aux marchandises" dans la disposition sur la limitation de responsabilité signifierait que la limite par colis ou par unité de chargement ne s'applique qu'en cas de pertes ou dommages matériels et qu'il n'existe aucune limitation de responsabilité pour ce qui est de la perte économique.

26. En conséquence, le Groupe de travail estimera peut-être utile d'examiner l'amendement suivant à la disposition sur la limitation de responsabilité élaborée à la cinquième session (les mots à ajouter sont en italique, les mots à supprimer sont entre crochets) :

"*Projet de disposition C*

"*Article A*

"1. La responsabilité du transporteur [pour les pertes ou les dommages causés aux marchandises] *dans les contrats de transport visés dans la présente Convention* sera limitée à une somme équivalant à (. . .) francs par colis ou par unité de chargement ou (. . .) francs par kilogramme de poids brut des marchandises [perdues ou endommagées] *concernées*, la limite la plus élevée étant applicable."

"*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)] *quant à* [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."

27. Il convient d'observer que le projet de disposition C ne prévoit qu'une seule formule pour le calcul de la limitation de la responsabilité du transporteur, sans qu'il soit tenu compte de la nature de la faute engageant la responsabilité du transporteur ou de celle des pertes ou des dommages causés directement aux marchandises ou subis par le chargeur ou le destinataire en raison de la faute du transporteur. En revanche, deux des principales conventions relatives aux transports contiennent des dispositions spéciales sur la limitation de responsabilité qui ne sont applicables qu'aux cas de responsabilité du transporteur pour retard :

"*Article 23 de la Convention CMR*

"5. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport."

---

[31] Tribunal de commerce d'Anvers, 13 juin 1955, J. P. A. 1955, p. 371; *Badhwar v. Colorado*, 1955, A. M. C. 2139, confirmé en 1957, A. M. C. 1972; *Comercio Transito v. Lykes Bros.*, 1957, A. M. C. 1188; *Renton v. Palmyra*, 1956 2) L. I. L. Rep., p. 87. Voir également Stephane Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, 2e édition, Londres, 1960, p. 165 et suivantes. *Atlantic Mutual Insurance Co. v. Poseidon Schiffahrt* G. m. b. H. (1963) A. M. C. 665. Tous les commentateurs partagent cette opinion : 1 Carver, *Carriage by Sea*, 12e édition, 1971, p. 193. Il-Rodière, *Traité général de droit maritime, 1968*, p. 417.

[32] L'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968 contient une disposition similaire quant au fond : "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 sera en aucun cas responsable 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."

[33] C'est nous qui soulignons; voir compilation (dans le présent volume, deuxième partie, III, 1, annexe), partie J.

[34] Voir aux paragraphes 5, 6 et 7 une discussion des effets du projet de disposition sur la responsabilité fondamentale du transporteur que le Groupe de travail a adopté à sa quatrième session (extraordinaire).

"*Article 34 de la Convention CIM*

"2. Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du dépassement du délai de livraison, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport [35]."

28. Le Groupe de travail jugera peut-être bon d'envisager une formule analogue fixant une limitation spéciale de l'indemnité pour perte économique que le transporteur peut être tenu de payer, et qui pourrait être ainsi libellée [36] :

"*Projet de disposition D*

"*Article A*

"1. *En vertu de la présente Convention,* la responsabilité du transporteur pour les pertes ou les dommages causés aux marchandises sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par colis ou par unité de chargement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

"2. *En vertu de la présente Convention, la responsabilité du transporteur pour des faits autres que les pertes ou les dommages causés aux marchandises visés au paragraphe 1 du présent article ne dépassera pas le [double du] montant des frais de transport imputables aux marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.*

"3. *En aucun cas le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due, en vertu du paragraphe 1 du présent article, en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.*"

29. Le projet de disposition D fixe le montant maximum général de l'indemnité par unité de poids ou par colis qui peut être exigé du transporteur en cas de pertes ou dommages matériels causés à la marchandise par l'un des faits qui engagent la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention. Ce projet fixe en outre une limitation spéciale, à savoir un montant équivalant au [double du] prix du transport pour tout préjudice subi par le chargeur ou le destinaire en l'absence de pertes ou de dommages causés aux marchandises. Le projet de disposition D n'établit aucune distinction fondée sur la nature de l'acte ou de l'omission engageant la responsabilité du transporteur; la distinction entre le paragraphe 1 et le paragraphe 2 repose sur la nature de la perte ou du dommage subi. Par exemple, le paragraphe 1 s'applique à tous les cas où des pertes ou des dommages, tels que des avaries, sont causés aux marchandises, que la raison en soit un manque de précaution (par exemple, insuffisance de la réfrigération à bord) ou un retard à la livraison, ou les deux à la fois. De même, le paragraphe 2, qui fixe une limitation spéciale équivalant au [double du] prix du transport, s'applique dans tous les cas où la responsabilité du transporteur est engagée sans qu'il y ait eu de pertes ou de dommages matériels (perte économique) et, en particulier, lorsque la perte est due à un retard à la livraison.

30. Le paragraphe 3 du projet de disposition D indique clairement que les indemnités maxima que le transporteur peut avoir à verser compte tenu des limites de responsabilités visées aux paragraphes 1 et 2 ne sont pas cumulatives [37]. En vertu du paragraphe 3, le montant maximum de l'indemnité que le transporteur pourra être tenu de payer ne dépassera jamais la limite par colis ou par unité de poids fixée au paragraphe 1, puisqu'il s'agit du montant maximum pour lequel le transporteur serait responsable en cas de perte totale des marchandises. On peut illustrer l'application de ce projet de disposition par les exemples concrets suivants :

Cas n° 1 : supposons qu'en cours de transport il est causé aux marchandises des dommages matériels s'élevant à 600 dollars; en outre, les marchandises arrivent en retard et, de ce fait, le destinataire, qui ne peut en disposer en temps voulu, subit une perte économique s'élevant à 300 dollars. Supposons enfin que la limite visée au paragraphe 1, calculée par poids et par colis, est de 500 dollars et que la limite calculée sur la base des frais de transports visée au paragraphe 2 est de 200 dollars. Il découle du paragraphe 3 que l'indemnité totale payable par le transporteur sera limitée à 500 dollars, maximum de l'indemnité prévue au paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises.

Cas n° 2 : prenons un exemple légèrement différent et supposons que les dommages matériels causés aux marchandises ne s'élèvent qu'à 50 dollars, la perte économique résultant du retard représentant (comme dans l'exemple précédent) 300 dollars. Dans ce cas, le montant total des indemnités payables par le transporteur sera limité à 50 dollars (par. 1), plus 200 dollars (par. 2), soit 250 dollars au total.

Cas n° 3 : les marchandises ont subi des dommages matériels dus à une mauvaise réfrigération en cours de transport, pour un montant de 600 dollars; le délai de livraison ayant été dépassé, elles ont également subi des avaries pour un montant de 300 dollars et les dommages matériels s'élèvent au total à 900 dollars. La limite de 500 dollars fixée au paragraphe 1 s'applique au cumul des indemnités dues pour les deux types de pertes matérielles; il ne sera pas nécessaire de déter-

[35] Dans le texte de la Convention CIM tel qu'il a été révisé en 1970, la responsabilité maximum du transporteur pour le préjudice effectivement causé par un retard a été portée au double du prix du transport par chemins de fer.

L'article 34 du texte de la Convention CIM de 1970 dispose : "1) dans le cas où la durée du transport a été supérieure de plus de 48 heures à la période convenue et où le demandeur n'établit pas qu'une perte ou un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de rembourser un dixième des frais de transport jusqu'à concurrence d'un maximum de 50 francs par expédition; 2) s'il est établi qu'une perte ou un dommage a été causé par le dépassement de la durée convenue du transport, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le double du prix du transport."

[36] Dans leurs réponses, la France, la Chambre de commerce internationale, l'Union internationale d'assurances maritimes, l'UNIDROIT et le Comité maritime international se sont tous déclarés favorables à ce que la responsabilité du transporteur en cas de retard soit limitée au prix du transport (la France a également mentionné la possibilité de limiter la responsabilité du transporteur en cas de retard au "double du prix du transport").

[37] Dans sa réponse, le Comité maritime international appuie cette solution. De même, le paragraphe 3 de l'article 34 de la Convention CIM, dans la version de 1970, dispose que l'indemnité versée en cas de retard "ne peut se cumuler avec celle qui serait due pour perte totale de la marchandise".

miner dans quelle mesure chacun de ces deux facteurs a contribué à la perte. Puisque l'indemnité payable pour perte matérielle dépasse la limite fixée au paragraphe 1, il ne sera payé aucune indemnité pour perte économique résultant du retard ou d'une autre cause.

31. Il peut être utile de rappeler les limites auxquelles on arriverait dans les exemples cités ci-dessus en appliquant le projet de disposition C. Dans les cas n° 1 et n° 3, le résultat serait le même que si on appliquait le projet de disposition D — 500 dollars — puisque, dans le projet de disposition C, c'est la seule limite par unité de poids ou par colis qui s'applique à tous les types de dommages. Dans le cas n° 2, si l'on appliquait le projet de disposition C, qui fixe une limite unique de 500 dollars, le chargeur ou le destinataire pourrait recevoir une indemnité couvrant les dommages matériels (50 dollars) plus sa perte économique (300 dollars), soit 350 dollars au total.

32. Il existe une autre solution, et le Groupe de travail voudra peut-être modifier le projet de disposition D de manière que les limites prévues aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent indépendamment et puissent donc éventuellement se cumuler. Il suffirait pour cela de supprimer le paragraphe 3. Selon cette formule, la responsabilité du transporteur serait limitée à la somme des deux indemnités maxima qu'il pourrait avoir à payer si la perte totale des marchandises ou des dommages matériels graves s'accompagnaient d'une perte économique importante. Il serait également possible d'appliquer le projet de disposition C sous réserve que l'indemnité payable en cas de retard, que le dommage causé soit matériel ou économique ou les deux à la fois, soit limitée au [double du] prix de transport [38]. Cette solution a l'inconvénient de lier le montant maximum de l'indemnité payable par le transporteur à la nature de sa faute et compliquerait probablement la procédure puisque, une fois l'existence de dommages matériels reconnue, il resterait à déterminer laquelle, parmi les diverses causes possibles engageant la responsabilité du transporteur en vertu de la Convention, est la véritable cause initiale.

H. — Présomption de perte des marchandises retardées. Cas où elles sont ultérieurement retrouvées

33. Lorsque les marchandises ne sont pas arrivées dans un délai raisonnable, il peut être difficile de déterminer avec certitude si elles sont perdues ou simplement retardées. L'incertitude peut se prolonger indéfiniment en cas de perte ou jusqu'à la livraison en cas de retard.

34. Le Groupe de travail estimera peut-être utile d'envisager l'adoption d'une disposition permettant au propriétaire des marchandises d'exercer les mêmes droits que si l'on savait les marchandises perdues, après que le délai de livraison, malgré une prorogation, aura été inexplicablement dépassé, mais avant qu'il ait été établi que le transporteur a effectivement perdu les marchandises. Cette disposition préciserait le délai à l'expiration duquel les marchandises seraient présumées perdues, mais il serait préférable qu'elle établisse également une procédure visant à préserver le droit du propriétaire sur ses marchandises et son droit à réclamer une indemnité pour cause de retard si les marchandises sont en fait retrouvées par la suite [39]. Deux conventions relatives au transport contiennent des dispositions concernant la présomption de perte des marchandises et le cas où elles sont ultérieurement retrouvées :

35. Article 20 de la Convention CMR (transport par route) :

"1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

"2. L'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.

"3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 23 et, s'il y a lieu, à l'article 26.

"4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise."

36. Article 30 de la Convention CIM (transport par chemins de fer) :

"1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

"2. L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

"3. Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où

[38] Ainsi modifié, le projet de disposition C aurait les effets suivants dans les exemples choisis au paragraphe 30 ci-dessus : cas n° 1, 500 dollars; cas n° 2, 250 dollars, si l'on suppose qu'aucune fraction des 50 dollars de dommages matériels n'est imputable au retard; cas n° 3, 500 dollars.

[39] Dans sa réponse, le Comité maritime international fait observer qu'une disposition de ce genre sera nécessaire si le Groupe de travail décide de fixer au montant du prix de transport l'indemnité maximum que le transporteur peut être tenu de payer en cas de retard.

a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 34 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

"4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève."

37. Si le Groupe de travail décide d'adopter des dispositions concernant la présomption de perte des marchandises et leur recouvrement ultérieur, il jugera peut-être utile d'examiner le projet de proposition suivant qui s'inspire des dispositions des Conventions CMR et CIM citées ci-dessus :

"*Projet de disposition E*

"*Présomption de perte des marchandises : cas où elles sont ultérieurement retrouvées*

"1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées au destinataire, comme il est prescrit à l'article [. . .] dans les [60] jours qui suivent l'expiration du délai de livraison convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai de livraison, dans les [60] jours qui suivent l'expiration du délai dans lequel un transporteur diligent aurait effectué la livraison dans les mêmes circonstances.

"2. L'ayant droit peut, en recevant du transporteur le paiement de l'indemnité pour les marchandises perdues, demander par écrit à être avisé immédiatement dans le cas où les marchandises seraient retrouvées dans [l'année] qui suivra la date à laquelle il a reçu le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.

"3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que les marchandises lui soient livrées contre paiement des créances résultant du bordereau d'expédition et contre restitution de l'indemnité pour perte qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article [. . .].

"4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si les marchandises n'ont pas été retrouvées dans l'année qui suit la date à laquelle le paiement de l'indemnité a été reçu, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouvent les marchandises."

38. La procédure exposée ci-dessus offre au destinataire un moyen relativement simple d'obtenir une indemnité en cas de retard à la livraison prolongé et inexpliqué. Bien que dans le cas visé au paragraphe 1 l'ayant droit puisse considérer que les marchandises sont perdues, le transporteur peut réfuter la présomption de perte en établissant qu'elles ne sont en fait que retardées et non pas perdues. En même temps, ce projet de règle concernant la présomption de perte des marchandises et le cas où elles sont ultérieurement retrouvées offre une protection au destinataire de marchandises perdues, mais ultérieurement retrouvées dont la valeur excède considérablement le montant maximum de l'indemnité que le transporteur est tenu de payer en vertu de la Convention, empêchant ainsi le transporteur de retirer un profit indu de son inobservation des délais de livraison. Le Groupe de travail préférera peut-être prolonger et, éventuellement, porter à deux ans la période pendant laquelle, lorsque les marchandises sont retrouvées, le destinataire peut restituer l'indemnité reçue pour les marchandises présumées perdues et en exiger la livraison.

DEUXIÈME PARTIE : DOMAINE D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE DE LA CONVENTION

A. — Introduction

1. A sa cinquième session, le Groupe de travail [1] a décidé d'examiner, à sa sixième session, entre autres sujets, le domaine d'application de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (Convention de Bruxelles de 1924) [2].

2. La présente partie du troisième rapport du Secrétaire général répond à la demande par laquelle le Groupe de travail a prié le Secrétaire général d'établir un document sur le domaine d'application géographique de la Convention, c'est-à-dire sur les rapports qui doivent exister entre le transport de marchandises et un Etat contractant pour que les dispositions de la Convention soient applicables.

B. — Disposition définissant la portée de la Convention de Bruxelles de 1924

3. L'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 déclare :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants."

4. Selon certains, cette brève disposition est peu satisfaisante en raison de la portée restreinte qu'elle attribue à la Convention et des difficultés d'interprétation qu'elle soulève, comme en témoigne la diversité des solutions données par les Etats aux problèmes relatifs à la portée de la Convention [3]. On remarquera égale-

[1] Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa cinquième session, Genève, 5-16 février 1973 (A/CN.9/76; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 75.

[2] Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 157; *Registre des textes*, vol. II, p. 136.

[3] Voir Comité maritime international, Actes de la XXIVe Conférence tenue à Rijeka en 1959 (ci-après dénommés Actes

(*Suite de la note p. suiv.*)

ment qu'en incorporant les règles de fond de la Convention dans leur système juridique national certains Etats contractants leur ont donné une portée plus large que ne l'exige l'article 10 [4].

5. Les principaux problèmes que pose la rédaction de l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 sont les suivants :

a) L'article 10 ne limite pas expressément l'application de la Convention au transport *international* de marchandises; en conséquence, si l'on s'en tient à la lettre de l'article, la Convention s'applique à un contrat de transport d'un port à un autre situés dans le même Etat. Certains Etats contractants [5] ont adopté cette solution tandis que d'autres refusent d'appliquer la Convention à ce que l'on a qualifié de relations juridiques à caractère essentiellement "interne" [6]. Les systèmes juridiques qui ne donnent application à la Convention qu'en cas de transport international appliquent le critère de la destination étrangère de la marchandise (c'est le cas de l'Italie) ou celui de la nationalité des parties au contrat de transport (c'est le cas de la France).

b) Selon l'article 10, si le connaissement est "créé" dans un Etat non contractant, la Convention ne sera pas applicable même si les marchandises sont chargées dans un port situé sur le territoire d'un Etat contractant. Le plus souvent, le connaissement est créé au port de chargement mais il y a des cas où il est créé dans un autre Etat.

Lorsqu'ils ont pris les dispositions nécessaires pour rendre la Convention de Bruxelles de 1924 applicable sur leur territoire (même avant le Protocole de Bruxelles de 1968), de nombreux Etats ont adopté, au lieu du critère de l'Etat dans lequel le connaissement a été créé, utilisé dans la Convention, celui de l'Etat où le transport maritime a commencé. Ainsi, au Royaume-Uni, le *Carriage of Goods by Sea Act* prévoit que les règles s'appliqueront à l'égard "des navires transportant des marchandises *au départ* de tout port situé en Grande-Bretagne" [7]. Il est prévu dans le *United States Carriage of Goods by Sea Act* qu'il s'applique :

"à tous les contrats de transport maritime de marchandises *à destination* ou *au départ* de ports situés sur le territoire des Etats-Unis . . . [8]". (La mise en italique est due au Secrétariat.)

c) La Convention ne s'applique pas lorsque le connaissement a été créé dans un Etat non contractant même si l'Etat où se trouve le port dans lequel les marchandises ont été déchargées est un Etat contractant. Ainsi, lorsque l'Etat où les marchandises ont été déchargées est un Etat contractant, mais que le lieu de création du connaissement (ou le lieu de chargement) n'est pas situé dans un Etat contractant, le tribunal d'un Etat contractant ne sera pas tenu d'appliquer la Convention; il aura recours à ses propres règles de conflits de loi pour déterminer la loi applicable. Cette question est largement controversée; on a proposé des solutions divergentes qui seront examinées plus loin. On rappellera à cet égard que les dispositions prises par certains Etats, dont les Etats-Unis, la Belgique et la France, pour donner application à la Convention, ont élargi la portée des règles de la Convention au point qu'elles régissent tous les transports de marchandises à destination de leurs ports [9].

d) De nombreux Etats contractants n'ont pas donné plein effet à l'article 10 dans les dispositions qu'ils ont prises pour incorporer la Convention à leur droit national. Selon l'article 10, "les dispositions de la Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans *un des Etats contractants*" (c'est nous qui soulignons). Cependant, les dispositions adoptées dans de nombreux Etats contractants concernant la portée de la Convention prévoient que les règles établies par la loi s'appliqueront aux connaissements créés sur le territoire *de l'Etat qui adopte ces dispositions* ou au transport de marchandises à partir *de l'Etat qui adopte ces dispositions*. De telles dispositions ont conduit à se demander si les tribunaux d'un Etat contractant (C1) appliqueront les règles de la Convention à un connaissement créé dans un autre Etat contractant (C2). Si la législation de C1 prévoit seulement que tous les connaissements créés sur le territoire de C1 ou toutes les marchandises transportées à partir de C1 sont régis par les règles de la Convention, les tribunaux de C1 peuvent n'être pas tenus d'appliquer ces règles au transport effectué à partir d'un autre Etat contractant (C2). Ce problème se pose, par exemple, en ce qui concerne le *United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act* de 1924, qui dispose en son article premier :

"1. Sous réserve des dispositions de la présente loi, les règles s'appliquent en ce qui concerne le transport maritime de marchandises sur des navires transportant des marchandises *à partir de tout port situé en Grande-Bretagne ou en Irlande du Nord* à destination de tout autre port, qu'il soit ou non situé en Grande-Bretagne ou en Irlande du Nord [10]." (La mise en italique est due au Secrétariat.)

(Suite de la note 3.)
de la Conférence de Rijeka), p. 134 à 137; Legendre, la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1968, *Droit maritime français*, p. 387 et 392 à 395 (1968).

[4] Voir par exemple *United States Carriage of Goods by Sea Act*, 46 USCA 1300 à 1315, sect. 13; Belgique, loi du 28 novembre 1929, art. 91, Code de commerce belge, cité dans 2 Carver, *Carriage by Sea*, p. 1344 (12e éd., 1971); France, loi du 18 juin 1966, art. 16.

[5] Voir par exemple : Royaume-Uni, *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924, art. 4.

[6] Il s'agit notamment de la France et de l'Italie. Carver, *Carriage by Sea* (12e édit., 1971), p. 1345 et 1347.

[7] La question s'est posée de savoir si le texte en question ne s'applique qu'aux marchandises qui ont été chargées sur un navire en Grande-Bretagne ou s'il s'applique également aux marchandises qui ont été chargées ailleurs, mais qui se trouvaient à bord lorsque le navire a fait escale dans un port britannique au cours de son voyage. Voir Scrutton, *Charter-Parties* (17e éd., 1964), p. 400.

[8] *United States Carriage of Goods by Sea Act*, sect. 13.

[9] La loi belge déclare par exemple : "Tout connaissement négociable relatif au transport de marchandises par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, à destination ou à partir d'un port du Royaume ou de la colonie, est soumis aux règles suivantes : . . ." Voir Carver, note 4 ci-dessus.

[10] Le problème se pose avec moins d'acuité lorsqu'il s'agit de dispositions telles que celles qui ont été prises par les Etats-Unis pour incorporer la Convention dans leur droit interne. Le *United States Carriage of Goods by Sea Act* dispose, en son article 13 : "La présente loi s'applique, en matière de commerce extérieur, à tous les contrats de transport maritime de marchandises *à destination ou au départ de ports situés sur le territoire des Etats-Unis*". Ainsi, tant que le transport s'effectue *à destination* d'un port des Etats-Unis, la Convention s'applique. Cependant, si le transport de marchandises ne s'effectue ni au départ ni à destination des Etats-Unis, le connaissement n'est pas régi par les dispositions du *United States Carriage of*

On notera que ce texte prescrit aux tribunaux du Royaume-Uni d'appliquer la loi (donc les règles de la Convention) au transport de marchandises effectué au départ d'un port du Royaume-Uni, mais ne prescrit pas l'application de la loi au transport effectué au départ d'un port situé dans un autre Etat même si cet Etat est partie à la Convention. Le tribunal britannique compétent s'en remettra à ses propres règles de conflits de loi pour déterminer la loi applicable [11]. Certes, les règles de conflits peuvent conduire à l'application de la Convention lorsque les marchandises sont transportées à partir d'un Etat qui est partie à la Convention; mais le résultat n'est pas toujours aisément prévisible, et, dans un cas semblable, il peut être fait échec à l'application de la Convention, qu'attendent les Etats parties.

C. — Projet de Rijeka/Stockholm sur le domaine d'application

6. En raison des critiques formulées à l'égard de la disposition relative au domaine d'application énoncée à l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924, la XXIVe Conférence du Comité maritime international (CMI) qui s'est tenue à Rijeka a amplement examiné la question. La Conférence de Rijeka a adopté un projet de proposition de révision de l'article 10 [12] qui a été incorporé au projet de protocole adopté à la XXVe Conférence du Comité maritime international qui a eu lieu à Stockholm en 1963 [13].

7. Le texte du projet d'article 10 de Rijeka/Stockholm est le suivant :

> "Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises d'un Etat à un autre et sous l'empire duquel le port de chargement, le port de déchargement ou l'un des ports à option de déchargement se trouvent dans un Etat contractant, quelle que soit la loi régissant le connaissement et quelle que soit la nationalité du navire, du chargeur, du destinataire et de tout autre intéressé."

8. Le projet de Rijeka/Stockholm vise à élargir le domaine d'application et à faire disparaître les ambiguïtés du texte de la disposition de la Convention sur le domaine d'application qui avait donné naissance à des interprétations divergentes au niveau des Etats. Il fallait, pour atteindre les objectifs de ce projet, déterminer des critères précis pour délimiter le champ d'application de la Convention. Les principales caractéristiques du projet de Rijeka/Stockholm sont les suivantes :

a) "D'un Etat à un autre." Cette expression élimine la possibilité, qui existait dans l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924, de faire régir par la Convention le transport de marchandises d'un port à un autre port du même Etat contractant. Cette formule précise clairement que l'application de la Convention n'est obligatoire qu'en matière de transport international de marchandises et l'on tient compte ainsi des objections (voir par. 5, *a*, ci-dessus) à l'application de la Convention au cabotage.

b) "Le port de chargement, le port de déchargement ou l'un des ports à option de déchargement se trouvent dans un Etat contractant." A la différence de l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924, le projet de Rijeka/Stockholm prévoit trois critères possibles pour l'application de la Convention :

i) "Le port de chargement";

ii) "Le port de déchargement" énoncé dans le connaissement;

iii) "L'un des ports à option de déchargement".

Cette dernière expression a été définie comme suit dans le rapport du Sous-Comité international des conflits de loi présenté à la Conférence de Rijeka : "Si pour une raison quelconque des marchandises ne parviennent pas au port de déchargement prévu à l'origine, la Convention doit s'appliquer lorsque le port de destination initial est situé dans un Etat contractant et que le *port de déchargement effectif* l'est également [14]." Il est apparu, à la suite des débats de la Conférence de Stockholm, que la règle ne s'appliquerait que si le connaissement contenait une stipulation prévoyant un port à option ou des ports à option [15].

c) "Quelle que soit la loi régissant le connaissement." Cette expression vise à indiquer clairement que les tribunaux des Etats contractants ne peuvent se fonder sur des règles de conflits de loi nationales pour déterminer si la Convention s'applique lorsque le connaissement considéré répond à la définition posée à l'article 10. C'est ainsi qu'en vertu de cette règle les tribunaux anglais ne pourraient faire application de la règle de conflits de loi anglaise pour déterminer la loi applicable à un transport effectué au départ d'un autre Etat contractant à destination du Royaume-Uni; dans un cas semblable, les tribunaux britanniques accepteraient les règles de la Convention comme constituant la loi applicable.

d) "Quelle que soit la nationalité du navire, du chargeur, des destinataires et de tout autre intéressé." Cette formule vise à exclure la possibilité d'utiliser la nationalité du navire ou de toute personne intéressée par le transport comme critère d'applicabilité de la Convention. L'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 n'exclut pas expressément la possibilité d'utiliser la nationalité comme critère et, ainsi qu'il est dit plus haut, les juridictions nationales ont parfois eu recours à

Goods by Sea Act et les tribunaux des Etats-Unis ne sont pas tenus d'appliquer la Convention (ni les règles du *United States Carriage of Goods by Sea Act*), même si le connaissement a été créé dans un autre Etat contractant et qu'il s'applique à un transport entre d'autres ports situés sur le territoire d'Etats contractants.

[11] A la Conférence du Comité maritime international qui a eu lieu à Rijeka, le délégué de la Grande-Bretagne a déclaré : "Selon le droit britannique, le tribunal doit en premier lieu déterminer quelle est la loi du contrat ou, en d'autres termes, quelle est la loi qui régit le contrat. Il doit ensuite chercher à savoir si la loi du contrat rend l'application des règles de La Haye obligatoire. Ainsi, si un connaissement est créé dans un pays étranger à l'occasion d'un transport à destination de l'Angleterre et que ledit pays applique les règles de La Haye dans sa législation, mais que le connaissement est néanmoins régi par la loi anglaise, le tribunal anglais n'appliquera pas les règles de La Haye parce que, en vertu de notre droit, les règles de La Haye ne sont d'application obligatoire qu'en cas de transport au départ du Royaume-Uni vers l'étranger." Actes de la Conférence de Rijeka, p. 377. Voir également Carver, *Carriage by Sea* (12e éd., 1972), p. 266 à 268, observations sur Vita Food Products c. Unus Shipping Co., [1939] A.C. 277.

[12] Actes de la Conférence du CMI à Rijeka, p. 391.

[13] Actes de la Conférence du CMI à Stockholm, p. 551.

[14] Actes de la Conférence de Rijeka, p. 137.

[15] Actes de la Conférence de Stockholm, p. 516.

ce critère, particulièrement dans un sens négatif : pour écarter l'application de la Convention lorsque le contrat de transport ne comportait aucun élément d'internationalité [16].

D. — DISPOSITION DU PROTOCOLE DE BRUXELLES DE 1968 DÉFINISSANT LE DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION

9. Les auteurs du Protocole de 1968 portant modification de la Convention de Bruxelles de 1924 [17] ont retenu, pour l'article 5 consacré au domaine d'application, certains éléments du projet de Rijeka/Stockholm, tout en y apportant des modifications substantielles. Le texte de l'article 5 est le suivant :

"*Article 5*

"L'article 10 de la Convention est remplacé par la disposition suivante :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

"*a*) Le connaissement est émis dans un Etat contractant; ou

"*b*) Le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant; ou

"*c*) Le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

"Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

"Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents."

10. Le *premier paragraphe* de l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 fait appel aux notions suivantes :

a) "Transport de marchandises entre ports relevant de *deux Etats différents.*" A l'instar du projet de Rijeka/Stockholm, mais à la différence de l'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924, le texte du Protocole limite expressément l'application de la Convention au transport international de marchandises.

b) "Le connaissement est émis par un Etat contractant." Par cette formule on a retenu à l'alinéa *a* du premier paragraphe de l'article 5 du Protocole le critère fondamental utilisé dans la Convention de Bruxelles de 1924 pour définir le domaine d'application de la Convention.

c) "Au départ d'un port d'un Etat contractant." L'alinéa *b* ajoute (en utilisant un vocabulaire différent) l'un des trois critères utilisables qui se trouvaient dans le projet de Rijeka/Stockholm.

d) L'alinéa *c* prévoit l'application obligatoire de la Convention lorsque les parties au contrat de transport ont expressément déclaré, en introduisant une "*clause paramount*" dans leur contrat, que les règles de la Convention s'appliqueraient [18]. Selon cette disposition, dès lors que les parties ont expressément déclaré que les règles de la Convention régissent leur contrat, les tribunaux d'un Etat contractant doivent appliquer ces règles même si aucune des conditions d'applicabilité exposées plus haut n'est satisfaite. Comme le projet de Rijeka/Stockholm, l'alinéa *c* exclut également la nationalité du navire ou celle des personnes intéressées du nombre des critères déterminant l'application de la Convention.

11. Le but du *second paragraphe* de l'article 5 du Protocole de 1968 semble être de souligner que les Etats contractants s'engagent à appliquer la Convention non seulement aux connaissements relatifs aux transports effectués au départ de leurs propres ports, mais également aux transports effectués au départ de ports de tout *autre* Etat contractant; en termes plus généraux, l'Etat contractant appliquera la Convention chaque fois que l'une des conditions posées au premier paragraphe sera remplie. Ce paragraphe traite du problème soulevé par les dispositions législatives adoptées par les Etats pour incorporer la Convention à leur droit interne (comme par exemple le *United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act*) qui n'exigent l'application des règles de la Convention que si le transport s'effectue au départ d'un port de l'Etat qui a adopté les dispositions en question. Ce problème est examiné de façon plus détaillée au paragraphe 5, *d*, ci-dessus.

12. Le *troisième paragraphe* de l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 souligne que les Etats contractants peuvent élargir le domaine d'application de la Convention dans les dispositions qu'ils adoptent pour en incorporer le contenu à leur droit interne; c'est ainsi que les Etats contractants peuvent, lorsqu'ils incorporent la Convention à leur droit national, faire figurer le port de déchargement parmi les critères d'application de la Convention [19].

---

[16] Voir par. 5, a, ci-dessus.

[17] Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924, Bruxelles 1968; *Registre des textes*, vol. II, ch. II.

[18] Une "*clause paramount*" est une clause du connaissement stipulant que la Convention de Bruxelles de 1924 régira le contrat de transport. Ainsi, on peut lire sur le connaissement CONELINE (connaissement de lignes régulières) : "2. *Clause paramount*. Les règles de La Haye contenues dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, datées de Bruxelles le 25 août 1924, devront s'appliquer au présent contrat, telles qu'elles ont été promulguées dans le pays de chargement. Lorsque ces règles n'auront pas été adoptées dans la législation du pays de chargement, on appliquera la législation correspondante du pays de destination, mais en ce qui concerne les cargaisons pour lesquelles il n'y a pas de dispositions législatives obligatoirement applicables, ce sont les termes de ladite Convention qui devront s'appliquer". Rapport du secrétariat de la CNUDCI sur les connaissements, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.N.2), annexe III, B. Certaines dispositions prises par les Etats pour incorporer la Convention dans leur droit exigent qu'une "*clause paramount*" soit insérée dans tout connaissement (c'est le cas par exemple des Etats-Unis et du Royaume-Uni) et de nombreux transporteurs introduisent une "*clause paramount*".

[19] Dans sa réponse, le Gouvernement norvégien indique que "dans la nouvelle législation établie à partir du Protocole, la Norvège — comme les autres pays nordiques — a exercé l'*option* qui figure au dernier paragraphe de l'article 5 et permet d'étendre le domaine d'application et de rendre les règles de la Convention également applicables aux transports effectués au départ d'un Etat non contractant à destination de l'un quelconque des Etats nordiques".

E. — Dispositions concernant le domaine d'application dans les conventions sur le transport de marchandises par chemin de fer, par air et par route

1) *Transport de marchandises par chemin de fer : Convention CIM* [20]

13. L'alinéa 1 de l'*article premier* dispose :

"La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour *des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants*..." (La mise en italique est due au Secrétariat.)

2) *Transport aérien de marchandises : Convention de Varsovie* [21]

14. L'article premier dispose :

"1. La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

"2. Est qualifié "transport international", au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des Parties, *le point de départ et le point de destination*, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, *sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté*, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité *d'une autre Puissance même non contractante*. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention." (La mise en italique est due au Secrétariat.)

3) *Transport de marchandises par route : Convention CMR* [22]

15. L'alinéa 1 de l'article premier dispose :

"La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, *lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise* et *le lieu prévu pour la livraison*, tels qu'ils sont indiqués au contrat, *sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant*. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties." (La mise en italique est due au Secrétariat.)

4) *Comparaison entre les dispositions de trois conventions applicables en matière de transport*

16. La Convention concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) ne s'applique qu'aux transports de marchandises sur des parcours empruntant les territoires d'au moins *deux Etats contractants*. La Convention de Varsovie (transport aérien) ne s'applique que si le point de départ et le point de destination sont l'un et l'autre situés dans un Etat contractant; on respecte l'exigence d'un caractère international pour le transport lorsque le point de départ et le point de destination sont situés dans le même Etat contractant en considérant que le transport est international si une escale est prévue dans un autre Etat.

17. La Convention relative au transport de marchandises par route (CMR) est applicable lorsque l'Etat dans lequel la marchandise est prise en charge *ou* l'Etat où la marchandise doit être livrée est un Etat contractant. On notera que cette conception est la même que celle que l'on a retenue dans le projet de Rijeka/Stockholm [23].

F. — Autres projets de propositions

1) *Introduction*

18. Le projet de Rijeka/Stockholm et l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 répondent, sur de nombreux points importants, à une même conception. Les deux textes écartent l'utilisation de la nationalité des parties ou du navire comme critère d'application de la Convention. L'un et l'autre rejettent également l'application sans réserve de la Convention à tout transport maritime international de marchandises; ils rejettent également le principe général qui est à la base de la Convention de Varsovie sur le transport aérien et de la Convention relative au transport de marchandises par chemin de fer et qui veut que les marchandises entrent en contact pendant le transport avec au moins *deux* Etats contractants pour que la Convention s'applique. En outre, le projet de Rijeka/Stockholm et le Protocole de Bruxelles de 1968 exigent l'un et l'autre que le transport soit international pour qu'il puisse être régi par la Convention. Les deux textes acceptent le principe d'utiliser comme critère l'existence d'un contact physique entre *un* Etat contractant et le transport de marchandises considéré pour déterminer si la Convention s'applique ou non.

19. Il existe cependant une différence importante entre les deux textes. Le projet de Rijeka/Stockholm considère que le port de chargement comme le port de déchargement ont des liens suffisants avec le transport de marchandises considéré pour pouvoir figurer au nombre des critères déterminant l'application de la Convention; l'article 5 du Protocole de 1968 ne mentionne pas le port de déchargement des marchandises parmi les critères d'application de la Convention modifiée par le Protocole.

---

[20] Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM), 1952, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241.

[21] Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, de 1929, Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. LXXXVII, p. 13. Le Protocole de La Haye de 1955 amendant la Convention de Varsovie comporte quelques modifications de forme à l'article premier mais aucune modification de fond.

[22] Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189.

[23] La Convention CMR va également dans le même sens que le projet de Rijeka/Stockholm et le Protocole de 1968 lorsqu'elle écarte l'utilisation de la nationalité des parties comme critère d'application de la Convention.

2) *Projet de proposition fondé sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968*

20. Le projet de proposition A se fonde sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 [24]. Cette disposition a été légèrement modifiée pour tenir compte de l'approche générale adoptée par le Groupe de travail tant pour le fond que pour la forme; ces modifications figurent entre crochets.

21. Le texte du projet de proposition A est le suivant :

"Projet de proposition A

"1. Les dispositions de la Convention s'appliqueront à tout [connaissement] [contrat de transport] relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents quand :

"*a*) Le [connaissement] [document servant de preuve du contrat de transport] est émis dans [l'un] [l'un quelconque] des Etats contractants, ou que

"*b*) Le transport s'effectue au départ d'un port situé dans [l'un] [l'un quelconque] des Etats contractants, ou que

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

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

"3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention au contrat de transport.

"4. Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés aux paragraphes précédents."

22. Paragraphe 1 : on a traité du premier membre de phrase, des alinéas *a* et *b* et du dernier membre de phrase de ce paragraphe au paragraphe 10 ci-dessus. Il semble que l'on a, dans une certaine mesure, ajouté l'alinéa *c* (voir alinéa *d* du paragraphe 10 ci-dessus) au texte du Protocole de 1968 pour compenser l'absence du critère du lieu de déchargement [25].

23. Paragraphe 3 : cette disposition, étudiée au paragraphe 11 ci-dessus, impose aux Etats contractants d'utiliser exactement les mêmes critères d'application de la Convention que ceux qui sont prévus dans les dispositions de ladite Convention [26]. Elle vise à empêcher que l'on puisse, comme de nombreux Etats l'ont fait dans les dispositions qu'ils ont prises pour incorporer la Convention à leur droit national, substituer à l'alinéa 2 du premier paragraphe du projet de proposition A la formule "est émis en X (le nom de l'Etat prenant les dispositions)" à la formule "est émis dans l'un quelconque des Etats contractants", et, à l'alinéa *b* du projet de proposition A, la formule "le transport s'effectue au départ d'un port situé en X" à la formule "le transport est effectué au départ d'un port situé dans l'un des Etats contractants". Comme on l'a dit à l'alinéa *d* du paragraphe 5 ci-dessus, ce problème s'est posé au Royaume-Uni. Il est peut-être significatif que le *United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act* de 1971 (1971 C. 19), qui doit entrer en vigueur lorsque 10 Etats auront ratifié le Protocole de Bruxelles de 1968, reprenne textuellement l'article 5 du Protocole [27]. Le Groupe de travail voudra peut-être néanmoins examiner si le but du paragraphe 3 est énoncé avec suffisamment de clarté pour susciter de manière générale le type de réponse apportée par le Royaume-Uni dans sa révision.

24. Paragraphe 4 : ce paragraphe est le fruit d'un compromis intervenu à la Conférence diplomatique de 1968 après qu'il a été proposé d'ajouter le port de déchargement aux critères déterminant l'application de la Convention [28].

---

[24] Dans leurs réponses, les Gouvernements britannique, norvégien et suédois se déclarent favorables à l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968. La Chambre de commerce internationale (CCI), la Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO), le Comité maritime international (CMI) et l'Office central des transports internationaux par chemin de fer se sont également déclarés favorables aux dispositions du Protocole de Bruxelles de 1968 dans les réponses qu'ils ont adressées.

[25] Actes de la Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (première phase), Bruxelles 1967, p. 313. L'inclusion de cette disposition n'a pas rencontré d'opposition ferme lors de la Conférence diplomatique. Actes de la Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (deuxième phase), Bruxelles 1968, p. 69 et 70. Dans sa réponse, l'Australie pose la question de l'utilité de l'alinéa *c* (qui est identique à l'alinéa *c* de l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968), "qui semble dépourvu de tout effet quant au fond".

[26] Dans leurs observations en réponse à la note verbale, le Gouvernement pakistanais et le Comité juridique consultatif africano-asiatique déclarent que ce paragraphe "semble remplir deux fonctions. Il impose aux Etats contractants l'obligation de faire en sorte que les dispositions de leur droit interne donnant effet à la Convention soient applicables aux connaissements" qui répondent aux critières énoncés dans les paragraphes précédents. "Il semble également poser une règle obligatoire quant au choix de la loi applicable et en imposer le respect aux juridictions des Etats contractants." Compte tenu des différentes interprétations dont fait actuellement l'objet la disposition relative au domaine d'application (art. 10), il est proposé dans la réponse de rédiger le paragraphe 3 de la manière suivante : "Chaque Etat contractant rendra applicables, et les tribunaux de chaque Etat contractant appliqueront, les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus."

[27] On déclare dans la note générale sur cette disposition dans *41 Halsbury's Statutes of England* (troisième édition, 1971), p. 1330 : "Sous l'empire du *Carriage of Goods by Sea Act* de 1924, S.3, vol. 31, p. 524, les règles de La Haye ne s'appliquaient qu'aux connaissements émis en Grande-Bretagne ou en Irlande du Nord. L'objet du présent texte est de conférer aux règles une portée aussi large que possible et elles auront force de loi dans le Royaume-Uni lorsque le connaissement sera émis dans un Etat contractant ou lorsque le transport sera effectué au départ d'un port d'un Etat contractant, ou lorsqu'il sera délibérément prévu au contrat même qu'il est régi par les règles."

[28] Les auteurs de la proposition tendant à faire figurer le port de déchargement parmi les critères retenus ont présenté une proposition de compromis qui a échoué, mais qui a, très vraisemblablement, facilité l'acceptation du troisième paragraphe de l'article 5 du Protocole. Le texte de la proposition de compromis est le suivant :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises d'un Etat à un autre et sous l'empire duquel le port de chargement, le port de déchargement ou l'un des ports à option de déchargement se trouvent dans un Etat partie à la Convention, quelle que soit la loi régissant le connaissement et quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

"2. Toutefois, une partie au présent Protocole peut se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la

3) *Projet de proposition fondé sur l'article 5 du Protocole de Bruxelles de 1968 et sur le projet de Rijeka/Stockholm*

25. Le projet de proposition B comporte à la fois des éléments de l'article 5 du Protocole de 1968 et des éléments du projet de Rijeka/Stockholm. Tout en reprenant la plupart des dispositions de l'article 5 du Protocole de 1968, le projet de proposition B ajoute le port de déchargement parmi les critères utilisables pour déterminer l'application de la Convention. La principale différence par rapport au projet de proposition A tiendrait au passage souligné dans le texte de l'alinéa *b* du paragraphe 1 ci-après.

26. Le texte du projet de proposition B est le suivant :

"*Projet de proposition B*

"1. Les dispositions de la Convention s'appliqueront à tout [connaissement] [contrat de transport] relatif au transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents quand :

"*a*) Le [connaissement] [document servant de preuve du contrat de transport] est émis dans l'un des Etats contractants, ou que

"*b*) Le port de chargement *ou le port de déchargement ou l'un des ports à option de déchargement prévu dans les documents servant de preuve du contrat de transport* est situé dans l'un des Etats contractants, ou que

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

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

27. Alinéa *a* : lorsque l'on a révisé la règle au moyen du Protocole de Bruxelles de 1968, on a conservé le critère de l'Etat de l'émission, qui est le seul critère d'application prévu par l'article 10 de la Convention de 1924, bien qu'il n'ait pas été retenu dans le projet de Rijeka/Stockholm.

28. Alinéa *b* : l'expression "ports de chargement... dans l'un des Etats contractants" correspond à celle qu'a utilisée le Groupe de travail lorsqu'il a rédigé les dispositions concernant la durée de la responsabilité, l'élection de for et l'arbitrage.

29. Dans leurs réponses, les Gouvernements français [29], australien et pakistanais se déclarent expressément favorables à la possibilité d'utiliser, pour déterminer l'application de la Convention, le critère du "port de déchargement", qui figure dans le projet de proposition B; en revanche, dans sa réponse, le Gouvernement du Royaume-Uni s'y déclare expressément hostile [30].

30. Le port de déchargement figurait dans le projet de Rikeja/Stockholm parmi les critères d'application de la Convention [31]. On l'a cependant supprimé du projet de disposition sur le domaine d'application soumis à la Conférence diplomatique in 1968. A cette conférence, on a avancé les arguments suivants en faveur de l'inclusion du port de déchargement parmi les critères d'application de la Convention : "Le port de déchargement est de loin le port le plus important car c'est là que les différends surgissent le plus souvent et les actions en dommages et intérêts sont le plus souvent intentées au lieu du port de déchargement et non pas à celui du port de chargement [32]."

31. Contre l'inclusion du port de déchargement, on a invoqué les arguments suivants à la Conférence diplomatique de 1968 :

a) "En appliquant ces règles [les règles de la Convention], les Etats accomplissent un acte de gouvernement, exercent certains pouvoirs conférés aux gouvernements et... ils doivent, dans cet exercice, faire preuve de la plus grande circonspection en ce qui concerne la compétence d'autres pays. Ces dispositions réglementent les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports maritimes. Il est vrai qu'elles ne portent pas sur des questions telles que le prix ou le taux auxquels ces marchandises peuvent être transportées, mais le principe est tout à fait le même.

"Je pense que chaque délégation protesterait si un pays ou un groupe de pays décidaient unilatéralement de réglementer les conditions ou les taux auxquels les marchandises arrivent dans leurs ports, quelles que soient les règles applicables au port de départ. Voilà, exprimé de la façon la plus simple, le problème de compétence que nous nous posons."

b) "Appliquer les nouvelles règles aux connaissements relatifs aux transports venant de l'extérieur aboutirait à multiplier les difficultés en matière de conflits de lois plutôt qu'à les réduire. On ajouterait à la difficulté tenant au fait que les règles régissant le transport des marchandises dépendraient du tribunal devant lequel l'action serait intentée et non des clauses convenues entre le chargeur et l'armateur [33]."

Convention telle que modifiée par le Protocole aux connaissements émis dans un Etat qui n'est pas partie au présent Protocole."

Actes de la Conférence diplomatique de droit maritime, douzième session (deuxième phase), Bruxelles, 1968, p. 66.

Dans sa réponse, le Gouvernement pakistanais déclare, au sujet de la disposition figurant au paragraphe 4 du projet de proposition A : "Si les Etats contractants font usage de cette faculté, différentes législations nationales risquent d'avoir des champs d'application très différents, ce qui peut engendrer une certaine incertitude..." Les commentaires du secrétariat du Comité juridique consultatif africano-asiatique vont dans le même sens.

[29] Dans sa réponse, le Gouvernement français explique que la loi française du 18 juin 1966 ne se borne pas à étendre le domaine d'application de la Convention comme on le prévoit dans le Protocole de Bruxelles de 1968; la Convention est rendue applicable aux transports effectués au départ et à destination de tout port français. Ce gouvernement indique dans sa réponse que les législations nationales d'un certain nombre d'autres Etats parties à la Convention de Bruxelles de 1924 comportent des dispositions analogues et il ajoute que la Convention devrait rendre cette solution uniformément applicable.

[30] Dans sa réponse, le Royaume-Uni déclare qu' "il s'opposerait à toute extension de la définition de 1968 en vue d'inclure le port de déchargement parmi les lieux entraînant l'application obligatoire des règles".

[31] La Convention sur le transport de marchandises par route (CMR) utilise le critère du port de déchargement (voir par. 15 et 17 ci-dessus). Dans sa réponse aux questions posées dans la note verbale du Secrétaire général, l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) a recommandé la méthode utilisée dans la Convention CMR.

[32] Conférence diplomatique, douzième session (deuxième phase), Bruxelles 1968, p. 51.

[33] Conférence diplomatique, douzième session (deuxième phase), Bruxelles 1968, p. 71 et 72.

32. La Conférence diplomatique a entendu les observations suivantes au sujet de la première objection : "Selon nous, il ne peut aucunement être question d'empiétement sur la compétence d'un Etat non contractant puisque la disposition ne sera applicable que dans les limites de la juridiction d'un Etat contractant [34]."

33. Le seconde objection paraît être que seule la loi du lieu de *conclusion du contrat* de transport doit déterminer si les règles de la Convention s'appliquent et que le port de déchargement n'a pas avec l'accord des parties le rapport qui convient. On pourrait cependant invoquer le même argument contre le port de chargement. Il est possible que les marchandises soient chargées dans un port ou un autre sans avoir de rapport particulier avec le système juridique dont relève le port en question; ainsi, le fait que les marchandises aient été chargées en un lieu particulier ou que le document de transport ait été émis en ce lieu peut n'avoir guère d'importance pour le chargeur et pour le transporteur.

34. On sait que la Convention ne traite pas au premier chef de la question de savoir *si* un contrat de transport a été conclu ni même de questions relatives à l'interprétation des clauses du contrat. En réalité, le but principal de la Convention est de fixer des normes minimales uniformes en matière de devoirs et obligations incombant aux transporteurs, ces normes prévalant, le cas échéant, sur des dispositions contraires du contrat de transport. On peut affirmer que, selon toute vraisemblance, la partie le plus directement intéressée par les normes fixées dans la Convention est le destinataire [35]. Le plus souvent, on ne découvre les dommages survenus au cours du transport que lorsque les marchandises parviennent à destination et ce n'est qu'après l'arrivée des marchandises que l'on peut chiffrer l'ensemble des dommages avec quelque certitude. En outre, selon les types de vente les plus courants (f.o.b. port de chargement; c.a.f.; C et F), le risque afférent aux dommages causés en cours de transport est à la charge de l'acheteur-destinataire et non pas à celle du vendeur-expéditeur. Dès lors, pour des raisons d'ordre pratique (parce qu'il se trouve à proximité des marchandises au terme du transport) et d'ordre juridique (parce que c'est normalement lui qui supporte les risques au cours du transport), c'est le destinataire qui doit agir contre le transporteur. L'Etat du destinataire, c'est-à-dire l'Etat du lieu de livraison, a de fortes raisons de lui assurer le jeu de la protection des dispositions normatives de la Convention.

35. La clause "l'un des ports de déchargement à option prévu dans le document servant de preuve du contrat de transport" confirme le fait que l'on ne doit utiliser le lieu de déchargement comme critère d'application de la Convention que s'il a avec le transport des marchandises un rapport certain et non accidentel. Cette formule se fonde sur le projet de Rijeka/Stockholm complété de manière à préciser le contexte dans lequel est utilisée l'expression "ports à option" [36].

36. Alinéa *c* : cette disposition a été examinée à propos du projet de proposition A. On remarquera que, quelle que soit son utilité, une telle disposition revêtirait moins d'importance dans le contexte du projet de proposition B en raison de l'inclusion du port de déchargement parmi les critères utilisables pour déterminer l'application de la Convention.

37. Le projet de proposition B contient une formule identique à celle qui est employée dans le projet de proposition A pour écarter l'utilisation de la nationalité comme critère d'applicabilité de la Convention.

[34] Conférence diplomatique, douzième session (deuxième phase), Bruxelles 1968, p. 51.

[35] Dans sa réponse à la note verbale, le Gouvernement australien s'est déclaré favorable à l'utilisation du lieu de déchargement comme critère d'application "compte tenu du fait qu'en pratique l'essentiel du contentieux dans le domaine des contrats étudiés prend naissance au port de destination". Le Gouvernement pakistanais invoque le même argument dans sa réponse.

[36] Cette conception du sens de l'expression "ports à option" a été exposée à la Conférence de Rijeka. Voir le paragraphe 8, *b*, ci-dessus.

TROISIÈME PARTIE : DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION QUANT AUX DOCUMENTS

A. — Introduction

1. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a décidé à sa cinquième session [1] d'examiner à la présente sixième session le domaine d'application de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, de 1924 [2]. La deuxième partie du troisième rapport du Secrétaire général porte sur le domaine d'application "géographique" de la Convention — l'effet de l'origine et de la destination du transport maritime. La présente troisième partie examine le domaine d'application de la Convention "quant aux documents" — l'effet de l'utilisation (ou de la non-utilisation) de certains documents constatant le contrat de transport.

B. — La pratique et le droit courants

1) *Disposition de la Convention de Bruxelles de 1924 sur le domaine d'application quant aux documents*

2. L'expression "contrat de transport" est définie de la manière suivante à l'alinéa *b* de l'article premier de la Convention de Bruxelles :

> "*b*) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout autre document similaire formant titre pour le transport de 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."

[1] Rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session, New York, 5-16 février 1973 (A/CN.9/76); *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 5), par. 75.

[2] Ci-après dénommée la "Convention de Bruxelles". *Société des Nations, Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 157; reproduite dans *Registre des textes*, vol. II, chap. II.

3. Le Protocole de Bruxelles de 1968 [3] portant modification de la Convention de Bruxelles de 1924 a laissé cette définition du "contrat de transport" inchangée.

2) *Incertitude que laisse planer en ce qui concerne le domaine d'application quant aux documents le critère actuel concernant l'existence d'un connaissement ou . . . tout document similaire formant titre*

4. Selon l'article 2 de la Convention de 1924, la conclusion d'un "contrat de transport" relevant du domaine de la Convention entraîne l'acceptation des responsabilités et obligations prévues dans la Convention. On voit donc que la définition de l'expression "contrat de transport" qui figure à l'alinéa *b* de l'article premier joue un rôle fondamental dans la délimitation du domaine d'application de la Convention. Selon cette définition, "contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport *"constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre"*.

5. Il faut examiner le sens précis de deux expressions essentielles qui apparaissent dans la définition : "connaissement" et "document formant titre". Ces deux expressions soulèvent notamment les problèmes suivants :

i) Quels documents le mot "connaissement" vise-t-il (et, inversement, exclut-il) ?

ii) Quel est l'effet du membre de phrase ajouté "ou par tout autre *document similaire formant titre"* ? Plus précisément, ce membre de phrase a-t-il pour effet d'étendre le domaine d'application à des documents autres que des "connaissements" ? Ou limite-t-il le domaine d'application lorsqu'un connaissement n'est pas considéré comme un "document formant titre" ? Que signifie l'expression "document formant titre" ?

iii) Quel effet le défaut ou le refus de délivrer un document constatant le transport a-t-il sur l'application de la Convention ?

a) *Sens du mot "connaissement"*

6. Le premier problème tient au fait qu'il existe dans la pratique des transports internationaux deux types de "connaissement" distincts.

7. Un type de connaissement n'identifie pas irrévocablement le distinataire mais prévoit, par exemple, que les marchandises seront délivrées à "l'ordre d' " une personne désignée [4]. Aux termes d'un tel connaissement (souvent appelé connaissement "à ordre" ou "négociable"), le transporteur est tenu de délivrer les marchandises à tout endossataire du connaissement, ce qui signifie que le transporteur ne peut délivrer les marchandises en toute sécurité (et n'est pas tenu de les délivrer) tant qu'on ne lui remet pas le connaissement [5]. En conséquence, la possession d'un tel connaissement "à ordre" commande la délivrance des marchandises. Ce type courant, et traditionnel, de "connaissement" tombe dans le domaine de la Convention de Bruxelles de 1924, quelle que soit la manière dont on interprète la définition du "contrat de transport" posée à l'alinéa *b* de l'article premier.

8. Certains problèmes d'interprétation se posent cependant car, dans certains ressorts, le contrat de transport peut être constaté par un "connaissement" dans lequel on précise l'identité du destinataire (par exemple, "Destinataire : William Buyer"). Sous l'empire d'un tel connaissement (souvent appelé *"Straight Bill of Lading"*, ou "connaissement non négociable"), conformément aux clauses du document et à la législation applicable, un transporteur peut, en toute sécurité, délivrer les marchandises au destinataire désigné ("William Buyer", dans l'exemple ci-dessus) sans exiger la remise du document. Il s'ensuit que la possession d'un tel connaissement "non négociable" ne commande pas la délivrance des marchandises et qu'en conséquence, selon un usage largement répandu (mais pas universel), un "*straight bill of lading*", ou "connaissement non négociable", ne serait pas considéré comme "un document formant titre".

9. On peut légitimement se demander si un contrat de transport constaté par "connaissement" de ce type est régi par la Convention de 1924. Le problème est compliqué par le fait que la pratique utilisée parfois comme équivalent d'un tel "*straight bill of lading*", ou "connaissement non négociable", un document portant une autre dénomination et intitulé, par exemple, "lettre de transport". D'autre part, sous l'empire de ces documents, les droits respectifs des cessionnaires successifs et les obligations du transporteur à l'égard de ces cessionnaires dépendent des dispositions variables du contrat et de la loi nationale. Ainsi, selon la loi française, un connaissement "non transférable" n'est pas régi par la Convention de Bruxelles [6]. Aux Etats-Unis, en revanche, certains documents dénommés *"straight bills of lading"* ont une valeur légale [7]. Compte tenu de l'existence de cette disposition législative, il semble probable que les tribunaux américains estimeront que les *"straight bills of lading"* sont des "connaissements ou documents similaires formant titre" et qu'en conséquence la Convention de Bruxelles s'appliquerait aux *"straight bills of lading"*. On peut découvrir une autre source de difficultés dans le fait que, tandis que la plupart des systèmes reconnaissent au connaissement reçu pour embarquement la qualité de document formant titre [8], certains pays donnent en revanche du "document formant titre" une définition qui n'englobe pas le connaissement "reçu pour expédition" [9].

---

[3] Ci-après dénommé le "Protocole de Bruxelles". Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, *Registre des textes*, vol. II, chap. II.

[4] La personne ainsi désignée peut être l'acheteur des marchandises ou une banque qui a émis ou avalisé une lettre de change payable sur présentation de certains documents énumérés, dont le connaissement.

[5] Si le connaissement est perdu ou si l'on pense qu'il a été détruit, il est éventuellement possible d'obtenir la délivrance en garantissant le transporteur contre la responsabilité qu'il risque d'encourir dans l'hypothèse où un endossataire du connaissement ayant le droit de se faire délivrer la chose exercerait un recours.

[6] Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, Paris, 1969, par. 483, p. 113.

[7] *1916 Federal Bill of Lading Act*, 49 USCA, 81 et suivants.

[8] Voir, par exemple, Carver, *Carriage of Goods by Sea*, vol. 1, 12e édition; Londres, 1971, p. 219 (pour le point de vue britannique), et Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, par. 440 et 441, p. 57 et 58 (pour le point de vue français).

[9] Rodière relève ainsi que selon les codes grec, libanais et yougoslave, seul le connaissement embarqué est reconnu comme "document formant titre"; Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, p. 58, note 3. La question de l'applicabilité avant le chargement (et, partant, la possibilité d'admettre le

(Suite de la note p. suiv.)

10. On constate, en résumé, que le terme "connaissement" est la source de graves imprécisions et d'un manque d'uniformité puisque son régime dans le cadre de la Convention de 1924 varie selon que le transporteur utilise le terme "connaissement" ou un mot équivalent employé dans la pratique et selon la mesure dans laquelle le document est qualifié par la loi locale de "connaissement" "négociable" ou "transférable", ou encore de "document formant titre".

b) *Sens de l'expression "tout document formant titre"*

11. Un auteur affirme qu' "aucun document formant titre similaire à un connaissement ne semble faire l'objet d'un usage général dans la pratique britannique en matière de transports maritimes" [10]. Cependant, il est généralement admis en droit britannique que les connaissements "reçu pour embarquement" relèvent du domaine de la Convention de 1924 [11]. On peut parvenir à ce résultat soit en considérant que le connaissement reçu pour embarquement est un "connaissement" au sens de la Convention de Bruxelles, soit en décidant qu'il est un "document similaire formant titre" [12].

12. La question de savoir quels autres types ou catégories de documents peuvent être considérés comme des "documents similaires formant titre" [13] — si toutefois il en existe — est extrêmement controversée. Ainsi, on admet que la lettre de transport, qui est le document type utilisé pour constater un contrat de transport aérien de marchandises et qui est assez fréquemment employée à l'occasion de transports maritimes de marchandises, n'est pas "transférable" et n'est pas un "document formant titre" [14].

13. On peut douter qu'il y ait un rapport entre les deux parties du membre de phrase "connaissement ou ... tout document similaire formant titre". D'une part, on peut prétendre que les derniers mots ("tout document similaire formant titre") signifiaient dans l'esprit des auteurs que le domaine d'application de la Convention de Bruxelles serait limité aux contrats constatés par des "documents formant titre". Mais, par ailleurs, on pourrait estimer que les auteurs pensaient que la Convention de 1924 s'appliquerait à tout "connaissement" (qui, par hypothèse, est un document formant titre) et que l'expression "tout document similaire formant titre" n'a été introduite que pour éviter que des transporteurs émettent des documents qui rempliraient les fonctions essentielles du connaissement mais recevraient une autre dénomination [15]. Quoi qu'il en soit, l'expression "document similaire formant titre" ne s'est pas révélée un moyen heureux d'assurer l'application de le Convention de 1924 aux moyens modernes dont on dispose pour constater le contrat de transport : lettres de transport, cartes perforées, feuilles de sortie d'imprimantes ou autres produits de l'âge de l'électronique.

c) *Effet du défaut de délivrance d'un document*

14. A l'alinéa *b* de son article premier, la Convention de 1924 parle de contrats de transport constatés par un "connaissement ou par tout autre document similaire formant titre". Le fait que l'on mentionne expressément que le contrat de transport doit être constaté par un document soulève des problèmes d'interprétation lorsque, pour des raisons diverses, l'on ne délivre pas ou l'on ne dispose pas de document [16].

15. Les paragraphes 3 et 7 de l'article 3 de la Convention de 1924 confèrent au chargeur le droit de demander qu'il lui soit délivré un connaissement portant certaines mentions déterminées. Bien que l'on puisse se demander, si l'on s'en tient à la lettre du texte, dans quelles mesures la Convention est applicable si un transporteur refuse illégalement de délivrer "un connaissement ou tout autre document similaire formant titre", il ne semble pas que des tribunaux aient permis à un transporteur d'échapper à l'application de la Convention par le simple moyen de son refus illégal de délivrer un connaissement [17].

(Suite de la note 9.)

connaissement reçu pour embarquement au nombre des "connaissements" visés par la Convention) semble avoir été résolue par le Groupe de travail à sa troisième session lorsqu'il a révisé l'alinéa *e* de l'article premier de la Convention de 1924 afin que "transport de marchandises" couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement...". 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), par. 25, 1); voir également "Compilation", partie B (dans le présent volume, deuxième partie, III, 1, annexe).

[10] Carver, vol. 1, p. 218, note 12.

[11] Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto et Londres, 1965, formule, à la page 2, la proposition générale selon laquelle la Convention de 1924 s'applique bien au connaissement reçu pour embarquement. Voir le même point de vue en droit britannique dans Carver, *Carriage of Goods by Sea*, vol. 1, p. 219; et en droit français, voir Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, par. 440, p. 57 et 58.

[12] Au sujet des imprécisions tenant au terme "connaissement", voir l'exposé ci-dessus aux paragraphes 6 à 10. Pour l'opinion selon laquelle les connaissements "reçus pour embarquement" relèvent du domaine de la Convention de 1924 en tant que "document similaire formant titre", voir Scrutton, *Charter-Parties and Bills of Lading*, p. 406.

[13] Selon Rodière (vol. 2, par. 491 à 495, p. 122 à 127), les ordres d'expédition établis par le chargeur et les *delivery orders* émis par le porteur d'un connaissement ne sont pas des documents formant titre.

[14] Pour une étude détaillée des lettres de transport insistant sur le fait qu'elles ne sont pas transférables et n'ont pas la valeur de documents formant titre, par opposition aux connaissements, voir McNair, *The Law of the Air*, 3e éd., p. 182 et 183.

[15] Sejersted, *OM Haagreglerne (Konossementskonvensjonen)*, 2e éd., Oslo, 1949, p. 32. On remarquera que l'expression *"similar document of title"* ("document similaire formant titre") est apparu pour la première fois dans le *Canadian Water Carriage of Goods Act* de 1910.

[16] On peut considérer que la Convention de 1924 s'applique à un contrat de transport donné si à un moment quelconque de son exécution le contrat de transport est "constaté par" un connaissement ou tout autre document similaire formant titre, quand bien même le document est perdu ou détruit par la suite. L'alinéa 2 de l'article 5 de la Convention de Varsovie (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) et l'article 4 de la Convention CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, signée à Genève le 19 mai 1956, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189) prévoient expressément l'une et l'autre que "l'absence, l'irrégularité ou la perte" du document en question sont sans effet quant à l'applicabilité de la Convention.

[17] Il est difficile de soutenir que l'applicabilité de la Convention est déterminée directement par le refus de délivrer un connaissement ou un document similaire formant titre, étant donné que les dispositions des paragraphes 3 et 7 de l'article 3 qui prévoient l'obligation de délivrer ce document ne sont applicables, selon une interprétation littérale de l'article 2, qu'à un "contrat de transport" répondant à la définition de

16. On se heurte à des questions plus complexes lorsque le chargeur a le droit de demander qu'il lui soit délivré un document mais s'abstient en fait de le faire et qu'en conséquence il n'est pas délivré de document. Pour certaines juridictions, la question essentielle est de savoir si le transporteur et le chargeur ont, ou n'ont pas, prévu qu'un connaissement serait délivré en temps opportun [18]. Selon une autre opinion, il faut considérer les usages du commerce en question et se demander si dans l'intention des parties, "conformément à l'usage en vigueur dans ce type de commerce, le chargeur aurait le droit de demander, à l'embarquement ou après l'embarquement, qu'il lui soit délivré un connaissement" et les "Règles s'appliqueraient à un tel contrat alors même qu'il ne serait pas effectivement demandé ni délivré de connaissement" [19]. Selon la loi française de 1966 sur les contrats de transport maritime, le chargeur a le droit de demander qu'un connaissement lui soit délivré, mais la loi s'applique indifféremment, qu'une telle demande ait ou n'ait pas été effectivement formulée [20]. Toutefois, les opinions et la législation nationale rapportées ci-dessus n'envisagent pas toutes les circonstances dans lesquelles il se peut que l'on ne délivre pas de document et rien ne garantit que les juridictions d'autres pays interpréteraient de la même manière l'alinéa *b*) de l'article premier de la Convention de Bruxelles.

17. On estime généralement que la Convention ne s'applique pas aux contrats de transports qui doivent être constatés et prouvés selon l'usage par une lettre de transport ou par un simple reçu ou lorsque certaines dispositions relatives à l'expédition ou à la délivrance des marchandises ne sont enregistrées et transmises qu'au moyen d'un ordinateur et autres appareils électroniques [21]. Le transport maritime de marchandises utilisant des documents autres que des connaissements traditionnels semble s'être développé considérablement au cours de ces dernières années. Cette modification de la pratique tient apparemment à plusieurs facteurs : le recours moins fréquent au crédit documentaire (lettres de crédit) dans certains types de commerce; l'importance prise par le transport maritime de marchandises en conteneurs normalisés; et l'emploi accru de l'ordinateur et du traitement électronique de l'information [22].

18. Afin d'éliminer les difficultés que soulève l'emploi du mot "connaissement" et de l'expression "document formant titre", le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager la révision de l'alinéa *b*) de l'article premier de la Convention de Bruxelles (voir plus loin, partie D).

3) *Exceptions à l'application de la Convention prévues dans la Convention de Bruxelles de 1924*

a) *Chartes-parties*

19. La Convention de Bruxelles de 1924 exclut les chartes-parties de son domaine d'application. Le deuxième alinéa de l'article 5 déclare notamment :

> "Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'un charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. . ."

20. Il n'existe pas de convention internationale qui définisse la charte-partie ou réglemente l'accord dont la charte-partie fait foi. Les types d'accords qui sont constatés par des chartes-parties et qui sont le plus couramment conclus sont définis dans la législation de certains Etats [23] et dans la jurisprudence d'autres Etats.

21. Selon le droit national et la pratique commerciale, la charte-partie constate normalement un contrat passé entre le propriétaire du navire et un affréteur en vue de mettre le navire — en totalité ou en partie — à la disposition de l'affréteur. La charte-partie proprement dite ne constitue pas un reçu de marchandises et n'est pas non plus un document formant titre conférant des droits sur les marchandises. Une charte-partie peut être établie pour d'autres buts que le transport des marchandises (par exemple, le transport de passagers ou le remorquage ou le sauvetage) [24]. La charte-partie "coque nue" constate un accord par lequel le navire lui-même et la responsabilité de sa gestion et de sa direction sont confiés pour un certain temps à l'affréteur. En revanche, les chartes-parties à temps et au voyage ont pour but d'assurer l'exploitation d'un navire pour une durée déterminée, pour un voyage déterminé ou pour un ensemble de voyages; le fréteur reste parfois responsable de la direction et de la gestion du navire.

22. Il n'existe pas de normes internationales dans le domaine de la responsabilité du propriétaire du navire. Pour certains auteurs, les chartes-parties ont échappé à toute réglementation parce que "l'on a pensé, apparemment, que le pouvoir de négociation des affréteurs et celui des propriétaires s'équilibrent suffisamment et que l'on peut donc leur laisser toute liberté de contracter" [25].

---

l'alinéa *b* de l'article premier, qui se réfère lui-même à des contrats "constatés par" un connaissement ou un autre document similaire formant titre.

[18] Carver, *Carriage of Goods By Sea*, vol. 1, p. 202, citant Pyrene c. Scindia Navigation Co., 2 Q.B. 402, 420, et Anticosti Shipping Co., c. Viateur St. Armand (1959) [Can Sup. Ct.] Lloyd's, vol. 1, Rep. 352 (dans cette dernière affaire, un connaissement avait été effectivement établi bien qu'il n'eût pas été délivré). On trouvera la même opinion dans Tetley, *Marine Cargo Claims*, p. 4 et 5, mais avec cette réserve qu'il faut que le transporteur ait effectivement reçu les marchandises. De la même manière, on considère que le *Carriage of Goods by Sea Act* des Etats-Unis s'applique lorsque les parties ont prévu de délivrer un connaissement bien qu'il n'en ait pas été effectivement délivré un. Voir *Krawill Machinery Co., c. Robert C. Herd and Co.*, 145 F, Supp. 554, 561 (1956).

[19] Scrutton, *Charter-Parties and Bills of Lading*, p. 405. L'auteur soutient plus loin que l'article 6 de la Convention de 1924 s'applique à des cas où normalement les usages du commerce en question exigeraient un connaissement. *Ibid.*, p. 406.

[20] Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, par. 392, p. 14.

[21] A/CN.9/WG.3 (V)/WP.9, un mémoire soumis par la délégation norvégienne à la cinquième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes souligne la tendance récente à n'utiliser pour certains transports que de simples reçus comparables à des lettres de transport, des systèmes de traitement automatique de l'information ou même aucun document du tout.

[22] Selvig, *Konnossement og Remburs, Göteborg, 1970*; voir également A/CN.9/WG.3 (V)/WP.9, par. 6.

[23] La loi française du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes définit le contrat d'affrètement et les différents types d'affrètement.

[24] Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, p. 263.

[25] Gilmore and Black, p. 175.

b) *Exception concernant certains transports non commerciaux : Article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924*

23. Le texte de l'article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924 est le suivant :

"*Article 6*

"Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou la diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

"Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

"Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale."

24. Selon l'article 6 de la Convention de Bruxelles de 1924, pour qu'un contrat de transport de marchandises échappe au domaine d'application de la Convention, il faut que le transport réponde à un ensemble de caractéristiques prévues audit article [26]. L'interprétation d'expressions telles que "marchandises déterminées" et "cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires", a soulevé des problèmes. Cet article ne semble pas être fréquemment invoqué, peut-être, précisément, à cause de certaines difficultés d'interprétation. Néanmoins, l'article 6 permet aux transporteurs, dans certaines circonstances, de passer des contrats de transport de marchandises qui échappent aux règles obligatoires de la Convention de Bruxelles de 1924. On remarquera l'importance fondamentale qui est donnée au fait qu'il n'a pas été ou qu'il n'est pas émis de connaissement et qu'il a été ou qu'il est émis un récépissé non négociable portant mention de ce caractère.

[26] Les conditions de l'article 6 se résument de la manière suivante : "*a*) il doit être délivré un récépissé non négociable; *b*) il doit s'agir d'un transport de marchandises déterminées; et *c*) il ne doit pas s'agir d'un transport de cargaisons commerciales ordinaires". Tetley, *Marine Cargo Claims*, p. 6 (1965).

C. — DISPOSITIONS PERTINENTES D'AUTRES CONVENTIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

1) *Transport par chemin de fer : Convention CIM (1970)* [27]

25. Articles premier (par. 1), 6 (par. 1), 8 (par. 1) et 16 (par. 1) :

Article premier (par. 1)

"La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les *envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe* établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée conformément à l'article 59."

Article 6 (par. 1)

"L'expéditeur doit présenter pour toute expédition soumise à la présente Convention une lettre de voiture dûment remplie."

Article 8 (par. 1)

"Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare expéditrice, portant la date de l'acceptation."

Article 16 (par. 1)

"Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise, contre décharge et contre paiement des créances du chemin de fer mises à la charge du destinataire."

2) *Transport aérien : Convention de Varsovie (1929)* [28]

26. Articles premier (par. 1), 5 et 9 :

Article premier (par. 1)

"La présente Convention *s'applique à tout transport international* de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens."

Article 5

"1. Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé : "lettre de transport aérien";

[27] Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer, signée à Berne le 7 février 1970. Le paragraphe 1 de l'article premier, le paragraphe 1 de l'article 8 et le paragraphe 1 de l'article 16 ont essentiellement la même forme dans les Conventions CIM de 1961 et 1952.

[28] 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. Le Protocole de La Haye, de 1955, portant modification des Conventions de Varsovie, a laissé les articles premier (par. 1, 5 et 9 inchangés pour l'essentiel). Dans le texte anglais du Protocole, l'expression *"air waybill"* remplace l'expression *"air consignment note"* ("lettre de transport aérien").

tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

"2. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9."

Article 9

"Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 [*a* à *i* inclusivement et *q*], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité [29]."

3) *Transport par route : Convention CMR (1956)* [30]

27. Articles premier (par. 1) et 4 :

Article premier (par. 1)

"La présente Convention s'applique à *tout contrat de transport de marchandises par route* à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents..."

Article 4

"Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention."

D. — DIFFÉRENTES MÉTHODES UTILISABLES POUR DÉLIMITER LE DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION

1) *Possibilité de mentionner d'autres types de documents permettant de délimiter le domaine d'application*

28. Dans la Convention de Bruxelles de 1924, comme on l'a fait observer, on se fonde sur le critère de la délivrance de certains types de documents pour délimiter le domaine d'application du texte. On a exposé plus haut à quelles difficultés on se heurte lorsqu'on utilise cette méthode (par. 4 à 17).

29. On pourrait pallier les difficultés et les insuffisances qui caractérisent la formule actuellement retenue en énumérant d'autres types de documents qui sont utilisés par la pratique contemporaine ou qui pourraient être utilisés dans l'avenir et qui devraient relever du domaine de la Convention. On pourrait ainsi faire figurer des documents tels que les lettres de transport sur la liste de documents dont la délivrance rendrait la Convention applicable au contrat de transport. Toutefois, cette méthode ajouterait sans doute à la complexité de la Convention et aux difficultés qu'elle soulève. En outre, il est toujours possible de modifier l'intitulé de documents pour échapper à l'application de la Convention. Insister sur le type de documents délivrés (et non sur le contrat de transport) entraînerait donc vraisemblablement des difficultés de rédaction et risquerait de limiter indûment la portée de la Convention. On constaterait sans doute des lacunes dans l'application de la Convention et il faudrait de nouveau introduire des dispositions supplémentaires pour les combler. Il faudrait, par exemple, ajouter une clause à la Convention pour prévoir qu'elle s'applique lorsqu'un document du type prévu dans la Convention est habituellement délivré dans le cadre du contrat de transport en question, mais qu'il n'en est pas effectivement délivré. On pourrait également être amené à ajouter dans la Convention une clause qui traiterait de la question de l'absence ou de l'irrégularité d'un document requis. Il pourrait également être nécessaire d'introduire une nouvelle disposition pour remplir une lacune dans la portée de la Convention lorsque la preuve du contrat de transport est simplement enregistrée par un ordinateur ou un autre système de traitement électronique.

30. En résumé, s'en tenir essentiellement au type de document exigerait que l'on établisse un ensemble de dispositions complexes qui ferait très vraisemblablement apparaître une multitude de nouveaux problèmes d'interprétation [31].

2) *Domaine d'application englobant tous les contrats de transport de marchandises par mer*

31. On peut, au lieu de tenter d'établir une liste de documents dont la délivrance détermine l'application de la Convention, s'en tenir à la conception selon laquelle la Convention est applicable (sous réserve de certaines exceptions expressément prévues) à tout contrat de transport de marchandises par mer. Selon cette conception, que l'on rencontre dans les réponses d'un certain nombre de gouvernements [32], les docu-

[29] Le Protocole de La Haye a modifié l'article 9, dont le texte est désormais le suivant : "Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa *c*, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2." [Sur la limitation de la responsabilité du transporteur.]

[30] Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, signé à Genève le 19 mai 1956, Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189.

[31] Dans leurs réponses, certains Etats se déclarent satisfaits de l'énoncé actuel de la règle concernant le domaine d'application de la Convention. Dans sa réponse, l'URSS indique que "les dispositions de l'alinéa *b* de l'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements selon lesquelles la Convention s'applique en cas de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire n'entraînent aucune difficulté pratique". Dans sa réponse, la Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO) déclare qu'il semble n'exister aucune "raison valable d'imposer des règles strictes qui s'appliqueraient à des documents non établis dans les formes ou au transport effectué en l'absence de tout document, alors qu'il est parfaitement évident, sous l'empire du système actuel, que tout chargeur peut, s'il le désire, demander qu'il lui soit délivré un connaissement ordinaire." Dans sa réponse, l'Office central des transports internationaux par chemin de fer indique que le contenu actuel de l'alinéa *b* de l'article premier est satisfaisant; on pourrait cependant prévoir l'application de la Convention à certains cas dans lesquels il n'existe pas de documents constatant le contrat de transport dès lors que l'on peut facilement s'assurer des termes du contrat par quelque autre moyen.

[32] Il s'agit de l'Australie, de la France, de la Norvège, des Etats-Unis et de la Belgique. Dans sa réponse, l'Australie a déclaré qu'elle "souhaiterait que les règles de La Haye s'appli-

(Suite de la note p. suiv.)

ments éventuellement délivrés prouveraient l'existence d'un contrat de transport et la teneur de l'accord, mais le type de document ou l'absence de tout document n'auraient aucun effet quant à l'applicabilité de la Convention au contrat de transport. Cette conception de la définition du domaine d'application de la Convention n'interdirait pas que l'on introduise une disposition prévoyant que le chargeur peut demander des documents particuliers et poser des conditions quant à leur contenu [33]. On ménagerait certaines exceptions à l'application de la Convention; deux de ces exceptions, qui figurent actuellement dans la Convention de Bruxelles, concerneraient, l'une, les chartes-parties (deuxième paragraphe de l'article 5) et, l'autre, certains types particuliers d'accords conclus en vue de transports non commerciaux ou du transport de marchandises d'un type particulier (art. 6). Dans ces cas, et dans tout autre cas que le Groupe de travail déciderait d'ajouter, la Convention ne s'appliquerait pas au contrat de transport. Le Groupe de travail pourrait examiner ces questions en se demandant s'il est souhaitable de conserver l'article 6 ou toute autre formule qui pourrait éventuellement être étudiée [34].

32. On lira ci-dessous le texte d'un projet de disposition dans lequel figureraient les éléments essentiels de cette conception large du domaine d'application de la Convention :

Projet de proposition

1. "Contrat de transport" s'applique à tout contrat de transport de marchandises par mer.

Variante A

2. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux chartes-parties; toutefois, s'il est délivré un [connaissement, une lettre de transport ou tout autre] document constatant un contrat de transport dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ce document doit satisfaire aux exigences de la présente Convention.

Variante B

2. Les dispositions de la présente convention ne s'appliquent pas au transport effectué sous l'empire d'une charte-partie aux termes de laquelle un navire ou la totalité ou [la plus grande partie] [une partie substantielle] des facultés d'un navire sont [louées] pour une durée [déterminée] ou pour un voyage précis. Toutefois, s'il est délivré un [connaissement, une lettre de transport ou tout autre] document constatant un contrat de transport de marchandises par mer dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ce document doit satisfaire aux exigences de la présente Convention.

33. Le *paragraphe 1* du projet de proposition répond à la même conception et est rédigé dans les mêmes termes que la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route et que la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport de passagers par mer [35]. Si l'on adopte une telle formule, il devient superflu : 1) de préciser et de définir divers types de documents dont la délivrance commande l'application de la con-

(Suite de la note 32.)

quent automatiquement sans que l'on ait à rechercher si les termes du contrat de transport sont constatés dans un document." De même, la Norvège se réfère dans sa réponse au mémorandum norvégien (A/CN.9/WG.III/WP.9, par. 6 et 7) et indique que, conformément aux vues exprimées dans ce document, le Gouvernement norvégien "pense que la nouvelle loi internationale sur le transport de marchandises par mer ne devrait pas seulement s'appliquer lorsque le contrat de transport est constaté par un connaissement ou une lettre de transport ou un autre document de transport non négociable, mais également lorsque les parties n'ont délivré aucun document. En d'autres termes, la nouvelle loi internationale devrait en principe s'appliquer à tout contrat de transport de marchandises par mer." Dans sa réponse, la France déclare qu'en droit français la loi s'applique en cas de transport maritime, quel que soit le type de document délivré et même en l'absence de tout document. Le Gouvernement français pense qu'il est souhaitable d'adopter une solution semblable sur le plan international; ainsi, la Convention ne serait plus centrée sur les règles relatives aux connaissements, mais sur le contrat de transport maritime. De la même manière, l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) déclare dans sa réponse que l'applicabilité de la Convention ne devrait pas dépendre de la délivrance d'un document particulier; la Convention devrait être applicable même lorsque aucun document n'a été délivré. A cet égard, l'UNIDROIT se réfère dans sa réponse à la Convention CMR, qui est applicable même en cas "d'absence, d'irrégularité ou de perte" de la lettre de transport (art. 4). Dans sa réponse, l'Union internationale d'assurances transports (IUMI) indique qu'un bon nombre de ses membres "suggèrent que tous les transports — sauf les transports effectués en vertu de chartes-parties — soient soumis à la Convention sans que l'on ait à se demander si un connaissement ou autre document a ou n'a pas été délivré". La IUMI ajoute cependant que d'autres membres se montrent plus prudents et recommandent que l'expression "tout document similaire formant titre" . . . soit définie de manière précise, comme c'est le cas dans la section 1, 4), du *United Kingdom Act*, de 1889 . . .".

[33] Cette conception est semblable à celle qui est adoptée en droit français. La loi française du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes prévoit (en son article 15) que la loi est applicable à tout contrat de transport de marchandises par mer. Selon l'article 18, le transporteur doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement.

[34] Dans sa réponse, le Gouvernement du Royaume-Uni fait observer qu'il existe des cas dans lesquels les deux parties peuvent préférer ne pas appliquer la Convention. Ces cas seraient les suivants : "*a*) lorsqu'il s'agit d'un transport de marchandises n'ayant pas de valeur marchande mais une valeur qui pourrait être difficile à déterminer; *b*) lorsqu'on utilise des modes d'emballage expérimentaux (comme, par exemple, un mode de réfrigération récemment introduit pour des transports de viande au départ de la Nouvelle-Zélande); *c*) lorsque les caractères physiques de la cargaison rendent l'application des règles de La Haye inopportune (ainsi, dans le cas qui s'est présenté récemment d'un transport de marchandises extrêmement diverses qui avaient été adjugées par un conseil des prises. Le coût de l'inventaire des marchandises, qui aurait permis de les recenser et de délivrer un connaissement, aurait été hors de proportion avec la valeur des marchandises mêmes. Il a donc été convenu qu'elles voyageraient aux risques du propriétaire des marchandises)." Dans sa réponse, le Royaume-Uni souligne que ces cas particuliers sont prévus par l'article 6 des règles de La Haye dans leur forme actuelle. Le Royaume-Uni formule ensuite la proposition suivante : "1) Les présentes règles s'appliquent à tout contrat de transport de marchandises par mer lorsqu'il est délivré un connaissement ou document similaire formant titre. 2) Les présentes règles s'appliquent à tout autre contrat de transport de marchandises par mer, sauf accord contraire exprès entre les parties et insertion d'une déclaration en ce sens dans le document constatant le contrat de transport. 3) Les présentes règles ne s'appliquent pas aux chartes-parties."

[35] Paragraphe 1 de l'article premier de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, 1956 (CMR); alinéa b) de l'article premier de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport de passagers par mer, Convention sur le droit maritime, Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur de Belgique, Service des traités, 1.V.1968, p. 79.

vention; 2) de traiter expressément de cas dans lesquels les parties utilisent de nouveaux types de documents pour constater le contrat; et 3) de traiter expressément des cas dans lesquels il n'existe aucun document pour diverses raisons déterminables [36]. Il semble que cette méthode permettrait de réduire les difficultés et les insuffisances inhérentes à la conception qui prévaut dans la Convention de 1924 et de progresser vers le but de la Convention, qui est d'instituer des normes minima obligatoires en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de transport de marchandises par mer.

34. Le texte se référant au "contrat", on pourrait se demander si la définition qui en est donnée rendrait la Convention applicable aux contrats "quantum" ou "selon la demande" ("requirements") ou à d'autres contrats par lesquels le transporteur s'engage à transporter dans l'avenir des marchandises pour le chargeur [37]. On se souviendra à cet égard que la version révisée de l'alinéa *a* de l'article premier de la Convention prévoit que : "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" [38]. Ces textes sembleraient limiter le domaine d'application de la Convention aux accords passés en vue du transport de marchandises déterminées à la suite de contrats "quantum", "selon la demande" ou autres contrats semblables.

35. Le paragraphe 1 se réfère à "tout contrat de transport de marchandises *par mer*". On utilise les mots "par mer" afin d'exclure l'application de la Convention au contrat de transport de marchandises par les voies navigables intérieures. Cette référence peut suffire à limiter le domaine d'application de la Convention au transport par mer [39].

36. On présente au paragraphe 2 du projet de proposition deux variantes sur la question de l'exclusion des chartes-parties du domaine d'application de la Convention [40]. La variante A reprend le texte de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924. On conserve le texte de l'article 5 en considérant qu'il est possible, dans la pratique, de distinguer les chartes-parties des contrats régis par la Convention et que les problèmes d'interprétation qui se poseraient éventuellement dans des cas limites peuvent être résolus par les tribunaux nationaux. Certaines expressions figurent entre crochets parce que l'on pourrait estimer souhaitable de tenir compte de la délivrance de documents autres que des connaissements émis en vertu d'une charte-partie (voir plus haut, par. 11 à 18).

37. La variante B répond à la conception que les Etats-Unis ont proposée dans leur réponse [41]. Elle a pour objet de fournir une définition générale de la charte-partie pour permettre de distinguer plus clairement ces contrats des contrats de transport de marchandises relevant de la Convention.

38. Le terme "connaissement" n'apparaît pas seulement dans les articles examinés dans le troisième rapport du Secrétaire général, mais également dans les articles de la Convention suivants : article 3 (par. 3, 4 et 7), article 4 (par. 5) et article 5 (premier paragraphe). Ces articles portent sur des questions qui n'ont pas de rapport avec les problèmes soulevés par le domaine d'application de la Convention dont traite la présente étude. Il importera, toutefois, que le Groupe de travail tienne compte des mesures qu'il prend à l'égard de l'alinéa, *b* de l'article premier lorsqu'il traitera des difficultés que soulèvent les articles nouveaux dont il est question ci-dessus.

---

[36] Lorsqu'il étudiera le domaine d'application de la Convention, le Groupe de travail voudra peut-être aussi examiner s'il convient de prendre des dispositions expresses pour introduire dans la convention un article qui régirait les utilisations du traitement automatique de l'information en matière de transport de marchandises. A cet égard, dans la réponse à la note verbale de mai 1973, les Etats-Unis déclarent que "l'on pense qu'il conviendrait d'étendre la portée de la Convention aux divers types de documents non établis dans les formes actuellement utilisés en matière de transport maritime. En ce qui concerne les transports pour lesquels aucun document n'est en fait délivré parce que l'opération est enregistrée sur ordinateur, les exigences actuelles constituent une complication superflue." Dans sa réponse, l'Institut international pour l'unification du droit privé insiste également sur l'utilisation croissante des systèmes de traitement électronique et automatique de l'information en matière de transport de marchandises par mer.

[37] Dans sa réponse, la Norvège indique que "la Convention devrait réserver le même traitement aux contrats prévoyant le transport répété d'une certaine quantité de marchandises (contrats "quantum") qu'aux chartes-parties". Dans sa réponse, le Comité maritime international (CMI) signale que son sous-comité international considère à cet égard qu'"un régime obligatoire ne convient pas en cas d'affrètement à temps, de contrats au volume, de contrats portant sur des voyages consécutifs et d'affrètements au voyage". On pourrait faire figurer dans une telle liste les "accord généraux de location portant sur certaines périodes".

[38] Groupe de travail, rapport sur la troisième session (A/CN.9/63; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1973*, deuxième partie, IV), par. 14.

[39] Dans la deuxième partie du présent rapport, consacrée au domaine d'application "géographique" de la Convention, on présente deux projets de propositions (par. 21 et 26) qui, si l'on retient les termes placés entre crochets, rendraient la Convention applicable à un "contrat de transport". Si le Groupe de travail adopte ces termes placés entre crochets, faisant mention du "contrat de transport", la définition de l'expression "contrat de transport", qui figure dans le projet de proposition exposé plus haut (par. 32, ci-dessus), devrait suffire à limiter le domaine d'application de la Convention aux transports "par mer". En revanche, si le Groupe de travail n'adopte pas, dans la définition du domaine d'application "géographique", la référence placée entre crochets au "contrat de transport", il sera peut-être nécessaire d'indiquer à un autre endroit que la Convention s'applique aux transports "par mer". Voir, par exemple, l'alinéa *e* de l'article premier tel qu'il a été adopté par le Groupe de travail : "Compilation", Partie B; Groupe de travail, rapport sur la troisième session, par. 14 1).

[40] Les Etats ci-après se sont déclarés favorables au maintien de l'exclusion des chartes-parties du domaine d'application de la Convention : Etats-Unis, Norvège et Royaume-Uni. Dans sa réponse, le Gouvernement belge estime que la question de savoir s'il convient d'inclure les chartes-parties dans le domaine d'application de la Convention ne devrait pas être réglée tant que l'on n'aura pas rédigé de disposition régissant le transport de marchandises en cas de transport effectué autrement que par un navire affrété en totalité ou en partie.

[41] Le proposition des Etats-Unis est la suivante : "Le transport de marchandises régi par la présente Convention ne comprend pas le transport effectué sous l'empire d'une charte-partie selon laquelle la totalité des facultés ou une partie très importante des facultés du navire est utilisée pour une durée déterminée ou pour un voyage particulier. Toutefois, la présente Convention s'applique au transport de marchandises pour lequel le navire est sous l'empire d'une charte-partie toutes les fois qu'un connaissement ou document similaire délivré sous l'empire ou à la suite d'une charte-partie régit les relations entre le transporteur et le porteur dudit document."

QUATRIÈME PARTIE : ÉLIMINATION DES CLAUSES FRAPPÉES DE NULLITÉ DANS LES CONNAISSEMENTS

A. — INTRODUCTION

1. La sixième partie du deuxième rapport du Secrétaire général est consacrée à l'analyse des problèmes fondamentaux que posent les clauses frappées de nullité et à l'examen de quatre solutions, qui ne s'excluent d'ailleurs pas nécessairement (par. 7), visant à éliminer dans les connaissements certaines clauses qui sont habituellement considérées comme frappées de nullité en vertu du paragraphe 8 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles [1]. Les thèses déjà exposées ne seront pas répétées dans le présent rapport qui complétera le rapport précédent en proposant diverses variantes.

2. Il n'est pas inutile de rappeler, pour l'examen des diverses propositions énoncées ci-après, que l'inclusion dans les connaissements de clauses frappées de nullité a constitué, pour les propriétaires de la marchandise, une source d'incertitude quant à leurs droits et obligations. L'élimination de ces clauses "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" [2].

B. — FORMULATION CLAIRE ET EXPLICITE DES DISPOSITIONS OBLIGATOIRES DE LA CONVENTION

3. Ainsi qu'il a été noté dans le deuxième rapport du Secrétaire général, il est possible de réduire l'effet des clauses frappées de nullité dans les connaissements et d'éliminer en partie les incertitudes et les procès en formulant de manière explicite les dispositions obligatoires de la Convention; il s'agit d'ailleurs là d'une des principales tâches du Groupe de travail. A cet égard, le Groupe de travail voudra peut-être examiner le paragraphe 8 de l'article 3, qui est ainsi conçu :

"Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés 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."

4. Il s'agit là d'une disposition très importante de la Convention encore que des questions aient été soulevées quant au sens précis qu'il fallait attacher à ses termes dans certaines situations. C'est ainsi qu'il a été dit que le paragraphe 8 de l'article 3 tel qu'il est actuellement formulé offre "une interprétation trop restrictive" étant donné qu'il concerne "les règles de *responsabilité seulement*". Aussi a-t-il été suggéré que la Convention "devrait comporter une disposition générale sur la nullité dans les connaissements de clauses dérogeant directement ou indirectement aux dispositions de la Convention [3]".

5. Le Groupe de travail voudra peut-être examiner s'il convient de prévoir une disposition qui donnerait effet à cette suggestion tout en contribuant par ailleurs à clarifier certaines autres questions que pose la présente formulation. Cette disposition pourrait être ainsi conçue :

Projet de proposition A [4]

"1. Toute clause ou stipulation du [connaissement] [contrat de transport] est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge aux dispositions de la présente Convention. La nullité de ladite clause ou stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat où elle figure. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance des marchandises au transporteur est considérée comme dérogeant aux dispositions de la présente Convention.

"2. Nonobstant les dispositions du pararaphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter ses responsabilités et obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention pourvu que cette augmentation soit insérée dans le [contrat de transport] [connaissement délivré au chargeur]."

6. La première phase du paragraphe 1 du projet de proposition A vise à obtenir le résultat suivant :

a) Une clause du connaissement sera frappée de nullité dans la mesure où elle dérogera à *l'une quelconque* des dispositions de la Convention, et non pas seulement aux dispositions ayant trait directement à la responsabilité (comme c'est le cas dans le libellé actuel du paragraphe 8 de l'article 3). Ainsi ne serait-il plus nécessaire de tenter de faire correspondre chaque type de clause à éliminer dans les connaissements à la formulation étroite actuelle de la règle posée au paragraphe 8 de l'article 3. On notera que lorsqu'une disposition de la Convention offre une option (par exemple, la clause d'arbitrage), aux parties ou à l'une d'elles, l'exercice de cette option ne constitue évidemment pas une dérogation aux dispositions de la Convention.

b) Toutefois, la clause du connaissement ne sera frappée de nullité "*que* dans la *mesure*" où elle dérogera à l'une quelconque des dispositions de la Convention, ce qui règle les questions que posait le libellé actuel du paragraphe 8 de l'article 3 du fait que des clauses sont

[1] Dans sa réponse au questionnaire du Secrétariat de juillet 1972, la Norvège a proposé une cinquième solution possible en estimant "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.

[2] Rapport du Secrétariat de la CNUCED sur les connaissements (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.72.II.D.2), par. 295.

[3] Réponse du Gouvernement suédois au questionnaire du Secrétariat de juillet 1972.

[4] A un stade ultérieur de ses travaux, le Groupe de travail voudra peut-être examiner le point de savoir si le texte révisé du paragraphe 8 de l'article 3 pourrait être complété par l'article 6 qui reconnaît la validité au regard de la Convention de certains accords particuliers qui dérogent aux règles de la Convention.

valables dans certains cas et sont frappées de nullité dans d'autres [5].

7. La deuxième phrase du paragraphe 1 du projet de proposition A résout l'ambiguïté fondamentale qui existe dans la Convention de Bruxelles de 1924, à savoir l'incidence qu'a sur le contrat une clause frappée de nullité. Jusqu'à présent, les tribunaux pouvaient, dans leurs décisions, soit déclarer qu'une contravention fondamentale au contrat avait été commise, rendant ainsi le contrat nul et non avenu, soit déclarer que seule la clause du contrat qui dérogeait aux dispositions de la Convention était frappée de nullité.

8. Le paragraphe 2 du projet de proposition A a été ajouté afin de permettre aux parties au contrat de transport de s'écarter de certaines règles énoncées par la Convention, mais seulement dans le cas où cette dérogation aurait pour effet d'augmenter les responsabilités et les obligations incombant au transporteur en vertu de la Convention. Cette disposition reprend donc au fond la disposition du paragraphe 1 de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924 qui stipule qu'un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie des ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soient insérés dans le connaissement délivré au chargeur. Par exemple, le deuxième alinéa du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 dispose que "si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance". Le paragraphe 2 du projet de proposition A permettrait aux parties d'augmenter mais non de diminuer le délai de notification au-delà des trois jours prévus par la disposition de la Convention. L'obligation selon laquelle le contrat de transport ne doit pas déroger aux dispositions de la Convention vise à empêcher l'auteur du contrat de se dérober directement ou indirectement à l'application des règles minimums qui ont été élaborées en ce qui concerne la responsabilité du transporteur.

Les projets de proposition énoncés ci-après, qui correspondent à d'autres solutions, partent de l'hypothèse que la Convention comprendra une règle générale concernant les clauses contractuelles frappées de nullité, telle que celle qui est formulée au paragraphe 8 de l'article 3, ou les modifications mentionnées dans le projet de proposition A.

C. — Enumération dans le texte de la Convention des types particuliers de clauses frappées de nullité

9. Une deuxième solution consisterait à préciser dans le texte de la Convention les types de clauses qui devraient être considérées comme frappées de nullité. On notera que la Convention de Bruxelles de 1924 interdit expressément les clauses cédant "le bénéfice de l'assurance" (dernière phrase du paragraphe 8 de l'article 3).

10. Certaines difficultés fondamentales se posent lorsqu'il s'agit d'énumérer des clauses particulières dans la Convention et de proclamer qu'elles sont frappées de nullité. Certaines de ces difficultés sont exposées dans le deuxième rapport du Secrétaire général :

a) De nombreuses clauses sont "frappées de nullité" dans certains cas d'espèce, mais sont valables dans d'autres. C'est ainsi que la clause dite de "fret" 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 [6].

b) Si l'on déterminait dans la Convention les clauses 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. On défendrait 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 [7].

11. Le Groupe de travail s'est déjà penché sur les problèmes que pose l'invalidité d'un certain nombre de clauses non expressément prévues par la Convention de Bruxelles de 1924. Ces problèmes ont été réglés par des dispositions de fond particulières dans les textes révisés adoptés par le Groupe de travail. Les clauses concernant le choix du tribunal, l'arbitrage et le transbordement figurent parmi les clauses des connaissements qui seront régies par les nouvelles dispositions de la Convention. Les problèmes que posent certaines clauses des connaissements quant à leur validité pourront peut-être être réglés dans le cadre de dispositions de fond particulières. Toutefois, si après avoir examiné les projets de dispositions de fond, le Groupe de travail aboutit à la conclusion qu'un type particulier de clause frappée de nullité ne tombe pas sous le coup de ces dispositions, il jugera peut-être qu'il convient de préciser lesdits projets ou d'en étendre la portée, ou qu'il importe de décrire expressément cette clause et de l'interdire.

D. — Sanctions des clauses frappées de nullité

12. Une troisième solution consisterait à pénaliser l'utilisation de clauses frappées de nullité afin d'éliminer, ou tout au moins de décourager, leur utilisation et de dédommager les propriétaires de la marchandise des frais qu'ils ont engagés du fait de l'inclusion par le transporteur de ces clauses.

13. Une solution consisterait à écarter la règle limitative de responsabilité dans les cas où le transporteur, dans une procédure judiciaire ou arbitrale, tenterait de se prévaloir d'une clause du connaissement ou de tout autre document de transport incompatible avec le paragraphe 8 de l'article 3.

14. Une disposition qui s'inspirerait de cette solution serait conçue comme suit :

Projet de proposition B — Variante 1)

"Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice des limitations de responsabilités prévues par l'article (. . .) de ladite Convention s'il fait valoir dans une

[5] Deuxième rapport du Secrétaire général (*Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV, 4), sixième partie, par. 10.

[6] *Ibid.*, par. 10, note 9.

[7] Dans leurs réponses au questionnaire, des gouvernements ont douté de la possibilité d'identifier les clauses frappées de nullité. *Ibid.*, note 11.

procédure judiciaire ou arbitrale une clause quelconque du [contrat de transport] [connaissement] qui est clairement incompatible avec le paragraphe 8 de l'article 3."

15. Il convient de reconnaître que l'adverbe "clairement" qui est utilisé pour qualifier l'adjectif "incompatible" dans le projet de proposition B — Variante 1) peut donner lieu à des problèmes d'interprétation. Toutefois, si la disposition ne précisait pas que la clause en question doit déroger *clairement* à la Convention, elle servirait à dissuader le transporteur de faire valoir légitimement un moyen de défense qui pourrait être invoqué avec succès dans les cas où la validité ou l'invalidité de la clause en question est contestable.

16. La variante 1 ci-dessus n'aurait pas un caractère pénal car elle aurait simplement pour effet de supprimer la limitation de responsabilité et de rendre le transporteur responsable, conformément aux dispositions des règles de la Convention, des dommages causés à la marchandise. Toutefois, ell pourrait avoir un important effet de dissuasion pour l'établissement des clauses standards des connaissements.

17. La seconde variante ci-après vise à réparer le préjudice causé par l'insertion de la clause frappée d'invalidité. La disposition qui s'inspirerait de cette idée deviendrait le second alinéa du paragraphe 8 de l'article 3 et serait ainsi conçue :

Projet de proposition B — Variante 2)

"Le transporteur est responsable de tous frais et dommages pouvant résulter d'une clause qui est nulle et non avenue en vertu du présent article."

18. Dans cette variante, le transporteur est tenu responsable de "tous frais et dommages" résultant de l'inclusion d'une clause frappée de nullité et la condition préalable à la mise en jeu de la responsabilité est le lien de connexité existant entre la présence de la clause frappée d'invalidité et le préjudice causé [8]. C'est ainsi qu'en vertu de cette disposition de la Convention le transporteur supporterait les frais de procédure lorsque des procès entre le transporteur et le propriétaire de la marchandise ou entre le chargeur et le destinataire porteraient sur la clause frappée de nullité.

E. — Inclusion obligatoire dans le contrat de transport d'une stipulation appelant l'attention sur les clauses frappées de nullité

19. Une quatrième solution répond à la nécessité d'appeler l'attention des propriétaires de la marchandise sur les dispositions de la Convention qui frappent de nullité certaines clauses du contrat de transport. Les propriétaires de marchandise, notamment ceux qui n'ont pas l'expérience et les services juridiques dont disposent des entreprises importantes, peuvent se considérer liés par une clause frappée de nullité du contrat de transport qui aurait pour effet d'exonérer le transporteur de la responsabilité prévue par la Convention.

20. A cette fin, on pourrait insérer dans la Convention une disposition stipulant que le contrat de transport doit indiquer que toute disposition incompatible avec la Convention ne peut recevoir effet. Il semblerait, toutefois, qu'une telle stipulation n'aurait que peu d'effet à moins d'être accompagnée de sanctions [9].

21. Une disposition qui rendrait obligatoire la mention indiquant que la Convention est applicable et prévoyant une sanction au cas où elle serait omise dans le contrat de transport pourrait être ainsi conçue :

Projet de proposition C

"1. Tout [connaissement] [contrat de transport] doit contenir une mention selon laquelle : *a*) le transport est régi par les dispositions de la présente Convention, et, *b*) toute clause du [connaissement] [contrat de transport] est nulle et non avenue pour autant qu'elle déroge aux dispositions de la présente Convention.

"2. Si le [connaissement] [contrat de transport] ne contient pas la mention visée aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 1, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article (. . .) de la présente Convention."

22. L'alinéa *a* du paragraphe 1 du projet de proposition C vise à informer le propriétaire de la marchandise que le contrat de transport est régi par la Convention. Cette solution a été adoptée tant dans la Convention de Varsovie (transport aérien) que dans la Convention CMR (transports par route) [10]. En outre, un certain nombre de dispositions adoptées en droit interne pour l'application de la Convention de Bruxelles de 1924 ont adjoint cette clause au texte de la Convention [11].

23. L'alinéa *b* du paragraphe 1 du projet de proposition C vise à informer le propriétaire de la marchandise que la Convention lui accorde une protection contre certains types de clauses des connaissements.

24. Le paragraphe 2 du projet de proposition C répond à la nécessité de préciser les conséquences que comporte l'omission de la mention obligatoire dans le contrat de transport. Il semblerait qu'en l'absence de sanctions expresses le transporteur n'aurait guère de raison d'inclure cette mention.

25. En l'absence d'une règle de la Convention qui prévoirait des sanctions expresses, l'application de sanctions en cas d'omission de la mention obligatoire dans le contrat de transport serait laissée au droit interne, ce qui conduirait à des solutions variées et, partant, ferait obstacle à l'application uniforme de cette disposition de la Convention. En droit interne, les solutions retenues pourraient consister aussi bien à appliquer le régime de la responsabilité pure et simple au transporteur qu'à ne pas lui appliquer de sanctions du tout.

26. Lorsqu'il examinera le paragraphe 2 du projet de proposition C, le Groupe de travail voudra peut-être se pencher sur : *a*) la possibilité d'inclure dans le contrat de transport une disposition informant le propriété-

[8] *Ibid.*, par. 11 et 12 et note 12.

[9] *Ibid.*, par. 13 à 15.

[10] *Ibid.*, note 2.

[11] *United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act*, 1924 (14 et 15 Geo. 5, c. 22), sect. 3; *United States Goods by Sea Act, 46 U. S. C. A.* 1300-1315, sect. 13.

taire de la marchandise que le transport tombe sous le coup de la Convention et que les clauses incompatibles avec la Convention sont frappées de nullité; *b*) la portée limitée de la sanction, qui rendrait le transporteur responsable vis-à-vis du propriétaire de la marchandise d'une perte ou d'un dommage réel dû à une faute de sa part.

27. Si le Groupe de travail adopte une disposition s'inspirant du projet de proposition C, il voudra peut-être se demander, à un stade ultérieur de ses travaux, s'il convient de l'ajouter à l'article concernant les mentions qui doivent figurer dans le contrat de transport [par. 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924].

3. — Etude sur le transport d'animaux vivants (A/CN.9/WG.III/WP.11 *)

Note du Secrétariat

En réponse à la demande formulée par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international à sa cinquième session (1972) **, l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) a réalisé une étude sur le transport par mer d'animaux vivants, qui est jointe au présent document.

Il convient de noter que les conclusions de l'étude concernant la pratique passée et présente en matière de transport d'animaux vivants sont énoncées aux paragraphes 99 à 106. Les auteurs de l'étude proposent en conclusion trois variantes (proposition I au paragraphe 108; proposition II au paragraphe 113; proposition III au paragraphe 118).

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
AVANT-PROPOS	
I. — CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES	1–8
Position du problème	1–5
Les difficultés	6–8
II. — DÉFINITIONS ET QUESTIONS CONNEXES	9–24
L'animal	9–10
L'expression "animaux vivants"	11–19
Statistiques	20–21
Aspects sanitaires et vétérinaires	22–24
III. — LE PROBLÈME DU TRANSPORT INTERNATIONAL DES ANIMAUX VIVANTS DANS LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT	25–62
A. — Transports maritimes internationaux	25–26
B. — Transports aériens internationaux	27–36
C. — Transports ferroviaires internationaux	37–45
D. — Transports routiers internationaux	46–54
E. — Transports en navigation intérieure	55–60
F. — Transports combinés internationaux	61–62
IV. — LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DES ANIMAUX VIVANTS	63–82
Les Règles de La Haye et le *Harter Act*	63–65
Les lois	66–74
Les documents	75
La pratique	76–82
V. — LE CONVOYEUR	83–96
VI. — LE TRANSPORT MULTIMODAL D'ANIMAUX VIVANTS	97–98
VII. — CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS	99–124
	Page
ANNEXES	197

Avant-propos

A sa troisième session (31 janvier-11 février 1972), le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI (ci-après "le Groupe de travail"), dans le cadre de ses travaux concernant la responsabilité du transporteur pour les chargements en pontée et les animaux vivants, a accepté la suggestion de l'observateur de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) tendant à ce que l'UNIDROIT rédige une étude sur les règles

* 27 décembre 1975.

** 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); *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première partie, II, A, par. 50.

à appliquer au transport des animaux vivants (document A/CN.9/63; Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972, deuxième partie, IV, par. 34). Le champ de cette étude a été précisé ensuite dans un accord entre secrétariats : "L'élaboration d'une étude sur la question de l'inclusion du transport d'animaux vivants dans le champ d'application des Règles de La Haye, y compris diverses propositions concrètes ayant pour objet le traitement des problèmes posés par le transport d'animaux vivants et les raisons motivant ces propositions, fondées notamment sur : 1) toutes règles et pratiques juridiques, en particulier les statistiques et autres informations pertinentes concernant le transport maritime d'animaux vivants, et 2) la pratique et le droit relatifs au traitement de ce problème dans d'autres modes de transport."

En conséquence, dans la présente étude, après avoir délimité le problème et souligné les difficultés rencontrées dans la recherche, on s'est efforcé de définir les animaux vivants, objet de ces transports particuliers dont sont mentionnés aussi les aspects statistiques et sanitaires. On considère ensuite ces transports dans leurs divers modes, puis plus particulièrement dans le cadre maritime, sous l'angle de la Convention, des lois et de la pratique. Après avoir fait mention de la position du convoyeur et des transports multimodaux d'animaux vivants, on soumet certaines propositions concrètes au Groupe de travail dans le contexte de la révision des Règles de La Haye.

I. — Considérations préliminaires

POSITION DU PROBLÈME

1. Il y a près d'une centaine d'années, les Pandectes belges (voir *Animal*, n° 6) constataient que si la place occupée dans la législation par les animaux était considérable, les dispositions qui les concernent rentrent dans les ordres d'idées les plus différents, sans presque avoir de relations entre elles. La conclusion : "C'est sans doute ce qui explique l'absence de tout traité contenant un exposé complet des règles relatives à la condition des animaux dans le droit moderne, et spécialement dans notre droit moderne positif." Ce constat de carence est encore actuel de nos jours. Les recherches des spécialistes du droit civil ne les mènent guère à s'aventurer sur le terrain du droit des transports; quand ils s'occupent des animaux, ils s'en tiennent à des questions de propriété, voire de responsabilité civile pour les dommages causés par eux. Même les spécialistes du droit des transports ne se penchent que rarement sur le transport des animaux, lesquels ne sont qu'un bien parmi tant d'autres qui peuvent faire l'objet d'un contrat de transport. Le monde des transports préfère diriger son intérêt vers des marchandises courantes et "sûres", celles dont le déplacement réservera le moins de surprises. Ses réactions devant les animaux, qui ne peuvent être transportés ni comme du fret ni comme des passagers, sont de réserver à cette cargaison hasardeuse (pour reprendre un vocable à la mode) un traitement peu favorable, quand on ne fait pas de l'animal — comme dans les transports maritimes — un hors-la-loi au sens strict du terme. Pourtant, il s'agit de biens d'une valeur économique souvent considérable, vu leur impact sur les balances commerciales, notamment dans les pays en voie de développement [1].

2. Le corollaire d'une protection insuffisante des animaux transportés est souvent un défaut de diligence de la part de ceux qui en ont la garde. La mortalité élevée dans les transports d'animaux (les blessés ou les malades doivent presque toujours être abattus ou jetés par-dessus bord), argument souvent invoqué pour justifier une réduction de responsabilité, est généralement due à un manque de soins de la part d'une des parties au contrat de transport. Tantôt le chargeur emballe mal les animaux, ne fournit pas un accompagnateur compétent ou ne donne pas les instructions nécessaires; tantôt le transporteur, abrité par des exonérations presque totales, équipe ou entretient mal le moyen de transport destiné à ce transport particulier, ou soigne mal cette cargaison quand il en assume la charge. Laxisme insouciant, d'une part, et résignation, de l'autre : un régime plus strict ramènerait peut-être les parties à un sens plus aigu de leurs responsabilités, évitant ainsi au commerce des pertes économiquement injustifiées et aux animaux transportés des souffrances qui heurtent le sens de l'humanité.

3. Les répercussions sur l'opinion publique peuvent aussi, à la longue, se faire sentir sur le plan normatif, à cette époque où la protection des espèces animales se rattache à la défense des ressources de la nature et du milieu. Le calvaire d'animaux traités — peut-on dire — férocement a soulevé, comme jadis les transports d'esclaves dans les vaisseaux négriers, l'indignation et le blâme. Des campagnes énergiques ont été entreprises contre cet état de choses, ainsi à l'initiative de la Fédération mondiale pour la protection des animaux, de l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources et, en Angleterre, par la *Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals* (RSPCA).

4. Cette introduction serait incomplète si elle omettait un premier résultat, dont les retombées peuvent être nombreuses, atteint par ces efforts sur le plan intergouvernemental : la Convention européenne sur la protection des animaux en transport international (Paris, 13 décembre 1968) [ci-après : "Convention de Paris"], fondée sur un projet de la Fédération mondiale pour la protection des animaux [2]. Les buts immédiats de cette Convention ne coïncident peut-être pas directement avec ceux de la CNUDCI dans la révision des Règles de La Haye [3], où le transport d'animaux ne joue pas un rôle de premier plan. Mais le but de la Convention

---

[1] Déclaration prononcée par M. N. Sing, président du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI lorsqu'il a présenté le rapport sur la réglementation internationale des transports maritimes, *India News* (Mission permanente de l'Inde auprès de l'ONU), p. 7 du texte anglais.

[2] A la date du 1er juin 1973, cette Convention avait été ratifiée par le Danemark, l'Islande, le Luxembourg, la Norvège, la Suède et la Suisse; elle a été signée (et est en voie de ratification) par l'Autriche, l'Irlande, l'Italie et le Royaume-Uni.

[3] L'expression "Règles de La Haye" est utilisée couramment par le Groupe de travail pour désigner la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement. Sur ce point, les possibilités de confusion avec les "*Hague Rules, 1921*" ne sont pas à craindre puisque la même disposition exclut les animaux vivants de la définition des "marchandises" dans la Convention de 1924 et dans les Règles de 1921.

de Paris (voir son préambule) est "d'éviter, dans la mesure du possible, toute souffrance aux animaux transportés". Ces souffrances entraînant presque toujours un dommage (mort, blessures, dépréciation), ce souci est voisin de celui des auteurs de la révision de ne permettre au transporteur maritime de se dégager de la responsabilité désormais mise à sa charge que "s'il 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" [4]. De même, la conviction (voir aussi le préambule) "que les exigences du transport international des animaux ne sont pas incompatibles avec le bien-être de ceux-ci" sera partagée par ceux qui se sont attaqués à la révision susdite afin de réserver un sort meilleur à la marchandise.

5. La Convention de Paris a un caractère général puisqu'elle peut être ouverte à des Etats non membres du Conseil de l'Europe (art. 49). Elle peut aussi avoir des répercussions sur d'autres Conventions du droit des transports. En effet, la recommandation 68 (23) du Comité des ministres du Conseil de l'Europe a invité les Etats contractants de cette Convention non seulement à s'inspirer de celle-ci dans l'élaboration des règles dans cette matière, mais aussi à tenir compte de ses dispositions "dans les accords multilatéraux contenant des clauses relatives aux transports internationaux d'animaux qu'ils concluraient avec des Etats non liés par ladite Convention".

Les difficultés

6. La récolte des renseignements relatifs à la présente étude a rencontré de sérieuses difficultés qui peuvent expliquer certaines de ses lacunes. Pour les transports internationaux d'animaux vivants par fer et par route, la tâche était facilitée par l'existence de règles internationales précises, bien qu'à une échelle non mondiale : la Convention internationale concerant le transport de marchandises par chemin de fer (CIM) et l'Accord concernant le transport international des marchandises par voie ferrée (SMGS) dans les pays socialistes; la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). La doctrine n'a que peu approfondi les questions soulevées par ces transports particuliers. Quant à la jurisprudence, la netteté des solutions offertes par les règles internationales semble ne pas avoir ouvert la porte à maints litiges [5]. Il faut signaler que l'Union internationale des chemins de fer (UIC) élabore actuellement une "Fiche" contenant des directives supplétives des règles ferroviaires conventionnelles, tantôt obligatoires et tantôt recommandées, concernant les obligations des expéditeurs, des convoyeurs, des mandataires et du chemin de fer [6].

7. Dans le domaine aérien, la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 amendée par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 ne différencie pas les animaux vivants des autres marchandises. Une disposition introduite par le Protocole de La Haye (art. 23, par. 2) a rendu licites certaines clauses d'exonération sous lesquelles on veut parfois ramener les animaux vivants, au moyen de stipulations contractuelles expresses. Mais les transporteurs aériens semblent également avoir compris que la clef du problème se trouve dans une détermination plus précise des soins diligents à apporter par toutes les parties au contrat à cette marchandise particulière, plutôt que dans une fuite vers le refuge, psychologiquement et commercialement contestable, des clauses d'exonération. Leur association professionnelle, l'Association du transport aérien international (IATA), a constitué un organe spécial, le *Live Animals Board,* chargé d'élaborer et de tenir constamment à jour un *Live Animals Manual,* véritable code de l'emballage, de la manutention et du transport soigneux d'animaux appartenant à 231 espèces différentes, allant des insectes et des poissons jusqu'aux éléphants et aux baleines [7].

8. Le fait que les Règles de La Haye aient rejeté hors de leur champ d'application les transports maritimes d'animaux vivants a soustrait ceux-ci, en fait, à l'attention de la doctrine. La jurisprudence est rare, car les préjudiciés et leurs assureurs (quand les animaux sont assurés), en face de l'exonération presque totale des transporteurs, estiment généralement vain d'engager des procès aléatoires. Ce silence, parfois brisé par quelques décisions s'efforçant de protéger le chargeur [8], couvre une situation malsaine dont les protagonistes semblent s'accommoder par résignation ou par intérêt. Les tentatives de se procurer des renseignements sur les contrats, documents et pratiques dans ce domaine, d'obtenir des données statistiques voire des opinions à ce sujet, se sont heurtées à des résistances, indices de l'existence d'un problème véritable et d'appréhensions quant aux efforts tendant à le résoudre. Jusqu'à l'initiative courageuse de la CNUCED de soumettre à révision critique les Règles de La Haye, personne ou presque n'essayait de soulever ce voile. Mais la bonne volonté témoignée à cette recherche de nombreux côtés a per-

[4] Voir le nouveau texte sur la responsabilité du transporteur maritime élaboré par le Groupe de rédaction du Groupe de travail (quatrième session), paragraphe 1er (A/CN.9/74, par. 28); *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973,* deuxième partie, IV, 1.

[5] L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) a aimablement recherché dans sa cartothèque les sommaires des décisions rendues en matière de transports ferroviaires internationaux CIM ayant pour objet des animaux vivants, qui méritaient d'être signalées; elles dépassent à peine la douzaine depuis le début du siècle (voir annexe I). En matière routière, sous l'empire de la CMR, relativement plus récente, une jurisprudence digne d'être signalée ne semble pas encore s'être formée.

[6] Le préambule du projet de "fiche" UIC précise que, puisque "dans le trafic international les chemins de fer assument une part importante des transports d'animaux vivants..., (ils) doivent dès lors s'efforcer de protéger les animaux transportés et de leur épargner des souffrances en appliquant des directives uniformes, qui respectent les Conventions internationales et les prescriptions nationales des divers pays".

[7] "Le présent manuel vise à fournir des directives aux compagnies aériennes de l'Association et aux expéditeurs qui s'occupent du transport aérien d'animaux vivants. Il porte sur les mesures à envisager pour que le transport des animaux soit assuré sans danger pour eux-mêmes ou pour les personnes qui s'en occupent." (IATA, Animaux vivants, troisième édition, p. 6 du texte anglais.) La troisième édition de ce manuel a été mise en vigueur le 1er juin 1973. L'IATA envisage d'en promouvoir graduellement les prescriptions, du statut de pratique recommandée à celui de résolution obligatoire; entre-temps, elle effectue des démarches en vue de faire reconnaître officiellement ce manuel par les gouvernements. Deux extraits de ce manuel figurent, à titre illustratif, en annexe II.

[8] Par exemple, Cour d'appel de Paris, 12 février 1964, *Droit maritime français,* 1965, p. 151.

mis de surmonter maints obstacles. Ainsi convient-il de remercier pour leur contribution, plus spécialement, le Gouvernement australien, la FAO, l'OMCI, les Commissions régionales des Nations Unies (en particulier la CEAEO et la CEA), l'OCTI, l'UIC, l'IATA, l'IRU, la Chambre de commerce internationale de Hong-Kong et son secrétaire, M. R. T. Griffiths, et M. F. G. Pemberton, membre de la délégation britannique au Groupe de travail de la CNUDCI, ainsi que les jardins zoologiques de Rome et de Naples.

II. — Définitions et questions connexes

L'ANIMAL

9. Dès l'abord, un obstacle provient de la difficulté qu'on éprouve à définir l'"animal", bien qu'on prétende communément fort bien savoir ce que c'est. Si l'homme trouve facilement un critère distinctif entre l'animal et lui-même sur le plan de la raison [9], sinon sur celui de l'étymologie [10], la distinction entre animaux et végétaux n'est pas d'une rigueur absolue [11]. Certains végétaux (myxomycètes) sont dotés de mouvement, d'autres (sensitives) de sensibilité. Aux fins de cette recherche, un expert de la FAO a défini, plutôt par voie de renvoi, l'animal comme "tout être vivant qui, d'après la taxonomie biologique, est considéré comme appartenant au règne animal". Sur le plan juridique, "on peut définir de manière générale un animal comme étant toute créature vivante caractérisée par la capacité autonome de mouvement; la définition juridique applique restrictivement le terme d'"animal" à des créatures autres que l'homme. . . . Dans la langue juridique, ce terme englobe habituellement toutes les créatures vivantes autres que les créatures humaines ou douées de raison et qui sont dotées de la capacité de se mouvoir volontairement, à moins que la loi ou que le contrat dans lequel ce terme est utilisé précise qu'il faut lui attribuer un autre sens ou un sens plus restreint" [12].

10. La classification des animaux se faisait en droit romain en *fera* (sauvages), *mansueta* (domestiques) et *mansuefacta* (domestiqués) [13]. Cette distinction a conservé son importance dans les droits contemporains, et notamment dans le droit des transports, en fonction des risques encourus selon le degré de "mansuétude" de l'animal : ainsi suivant l'approche courante qui met l'accent sur les périls particuliers de cette cargaison dus au vice propre de l'émotivité des animaux [14], ou qui affirme sans plus qu'il est généralement reconnu que le transport des animaux présente des aléas spéciaux non susceptibles d'un contrôle normalisé au moyen de formules législatives [15]. Une approche différente redimensionne le problème en partant plus spécifiquement des droits et devoirs des parties : le chargeur, qui connaît nécessairement sa marchandise — l'animal — et doit la présenter au transport en conséquence, et le transporteur, qui n'a l'obligation de transporter ni cette marchandise ni toute autre mais qui, dès qu'il l'a acceptée au transport, doit la faire parvenir, comme toute autre, saine et sauve à destination. Le problème se présente alors comme une application particulière des principes généraux relatifs à la diligence due par les parties, chacune pour sa part, aux fins de la sauvegarde des biens transportés.

L'EXPRESSION "ANIMAUX VIVANTS"

11. La terminologie courante du droit des transports parle d'"animaux vivants" (*live animals*) [16], expression qui donne son titre à cette étude. Elle ne se soucie guère de mieux préciser le contenu de cette expression, le sens de "vivant" et de "*live*" n'étant peut-être pas tout à fait identique en français et en anglais. Ce manque d'intérêt pourrait s'expliquer par le fait que la doctrine (notamment dans la sphère du droit anglo-américain, où l'exonération est née) a négligé une détermination plus précise de cette expression. Il peut paraître ironique, à cette époque où le respect de la vie sous toutes ses formes s'impose à la conscience, d'invoquer la caractéristique d'être "vivante" pour réclamer le privilège de ne devoir à cette marchandise qu'une responsabilité diminuée, sinon celui d'une non-responsabilité totale [17].

12. Cette expression ambiguë prête à confusion, car insister sur la circonstance que les animaux sont "vivants" mène vite à la conclusion qu'ils sont périssables. Or, les marchandises "périssables" sont une autre notion, sans doute voisine d'une marchandise "vivante", mais qui ne saurait être confondue avec elle. Pourtant, elle a été parfois aussi invoquée, notamment dans d'autres modes de transport que le maritime, en cas de dommage à un animal transporté [18]. Mais les

---

[9] "Dans son acception commune, le terme "*animal*" englobe tous les êtres non doués de raison", *Commonwealth v. Turner*, 14 N.E. 130, 145 Mass. 296. "Dans le langage juridique, le mot "animal" comprend tous les êtres animés, mais non doués de raison, à l'exclusion donc de l'homme" (*Novissimo Digesto Italiano*, "*Animali*", par. 1).

[10] En latin, *animal*, être vivant, animé : de *anima*, souffle, vie.

[11] "On ne peut donner dans l'état actuel de la science une définition qui distingue en quelques mots l'animal du végétal et l'on peut même se demander s'il y aurait lieu de maintenir cette distinction pour les formes organiques les plus élémentaires." (A. Lalande, *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, 5e éd. Paris.)

[12] *Corpus Juris Secundum*, "*Animals*", par. 1 et décis. cit.

[13] Par. 12 à 16, I. *De rer. div.* 2.1. et dans le D. II, 1 à 6; *de adquir. rer. dom.*, 41, 1. 3, par. 14 à 16, *de adquir vel amitt. poss.*, 41, 2.

[14] Carver (par Colinvaux), *Carriage by Sea*, 11e édition 1963, par. 15 ("blessures causées par leur vice propre ou leur émotivité").

[15] Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, 3e éd. 1947, p. 194.

[16] A l'exception de la Convention de Paris, où il n'a pas été jugé nécessaire de préciser, puisque le mot "protection" apparaît dans le titre, que les animaux qu'elle vise sont des animaux vivants (rapp. explic. Strasbourg 1969, "Titre", p. 8).

[17] C'est par réaction contre les conséquences néfastes de cette approche que la RSPCA a lancé sa campagne SELFA (*Stop the Export of Live Food Animals*). Dans un rapport (réunion du 17 octobre 1972, p. 2), la RSPCA montre que le trafic d'animaux de boucherie se fait dans des conditions "qui heurteront l'esprit et troubleront la conscience de tout être humain" et conclut qu'"il faudrait encourager et développer l'exportation de quartiers de boucherie jusqu'à ce que l'exportation d'animaux vivants destinés à l'alimentation soit totalement éliminée". Le Rapport explicatif de la Convention de Paris (p. 7, par. 1) a reconnu que cette solution serait idéale du point de vue de la protection des animaux. Cet état de choses est aussi rendu possible parce que ces transports se font sous l'enseigne d'une irresponsabilité totale.

[18] *American and English Encyclopedia of Law*, vol. II, éd. 1887, *Bill of Lading*, p. 237; Willes J. dans *Blower v. Great Western Railway* L. R. 7 C. P. 655. Voir également, en droit aérien, les discussions relatives au par. 2 de l'art. 23 de la Convention de Varsovie, amendée à La Haye.

marchandises périssables transportées sous connaissement maritime n'ont été aucunement exclues des Règles de La Haye [19], tout au plus pourraient-elles donner lieu, dans le cadre du régime de preuve desdites Règles, à une exonération en faveur du transporteur maritime qui serait admis à opposer le "vice inhérent" de la marchandise

13. En analysant de plus près cette expression équivoque, on y aperçoit la notion de "vivacité", de "*restlessness*", de "*vitality of the freight*" [20], de "nature vivante de l'animal". On débouche ainsi sur le trait vraiment caractéristique de l'animal en tant que risque particulier pour le trafic : sa capacité de mouvement [21] autonome et irrationnel, qui lui permet d'extérioriser ses "*intrinsic qualities and propensities*" [22]. L'effroi que le fait inaccoutumé de transport suscite chez les animaux constitue, par ses conséquences, souvent imprévisibles et incontrôlables, un danger particulier, lié à une disposition naturelle de l'animal qui différencie celui-ci d'une marchandise inerte et qui, dans la nature même des choses comme dans son caractère, la fait ressembler à un passager plutôt qu'à une balle de coton inanimée [23]. Cette constatation a mené un illustre auteur [24], critiquant un jugement du Tribunal de commerce de Marseille [25] qui étendait la notion d'animaux vivants, aux fins de l'exonération, aussi à des huîtres transportées en paniers, à se demander s'il était légitime de donner un sens général et absolu à l'expression "animaux vivants" et s'il ne convenait pas de s'arrêter au critère de la mobilité des animaux pour leur appliquer ou non la discrimination édictée dans les Règles. Un autre auteur [26], analysant cette expression, a estimé qu'elle ne s'appliquait "qu'aux animaux qui sont en général convoyés, ou tout au moins à ceux qui possèdent une certaine liberté de mouvement, en ajoutant que, dans la loi française comme dans les Règles de La Haye, "en fait, ce sont surtout les transports de bétail qui ont été envisagés".

14. Les hésitations sur la portée à donner à cette expression ne proviennent pas seulement d'une certaine doctrine. La Convention de Paris n'a pas porté son attention sur toutes les espèces animales, mais surtout sur celles qui font l'objet de la majorité des transports internationaux [27], en s'efforçant plus spécialement "de préciser les mesures de protection nécessaires aux solipèdes domestiques et aux animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine" [28]. Elle ne consacre qu'un bref article général aux animaux à sang froid (art. 46) et laisse hors de son cadre spécifique de nombreux êtres que la taxonomie biologique range parmi les animaux, tout en estimant "que, en principe, le traitement humanitaire devrait s'appliquer à toutes les espèces animales" [29].

15. Une constatation analogue s'impose en face des divers aspects de la pratique. Les accidents survenus à des animaux en cours de transport mentionnés dans la presse concernent surtout des animaux transportés en groupe (bovins, ovins, équidés, suidés, des rongeurs [lapins, lièvres], de la volaille) qui ont tous une capacité autonome de mouvement. La jurisprudence porte, elle aussi, presque exclusivement sur les mêmes espèces. Ainsi les décisions communiquées par l'OTCI (voir annexe I) concernent les espèces suivantes : bovidés (2), chevaux (2), porcs (2), chiens (2), volailles (2), lapins (1). Celles que cite l'*American and English Encyclopedia of Law*, au v° *Carriage of Live Stock* (*cit.*), visent surtout du bétail, des chevaux, ânes et mulets, des moutons, des porcs, des chiens. De leur côté, les limitations *per capita* prévues dans certains contrats types ou tarifs ferroviaires nationaux ont aussi ces mêmes espèces pour objet [30]. Enfin les formules des connaissements courants trahissent, elles aussi, les hésitations de la pratique concernant une portée générale à donner à "animaux vivants", puisqu'elles ajoutent souvent nommément d'autres espèces à côté de cette expression [31]. Un connaissement où ces doutes sont bien explicités est le *Regular Long Form Inward Bill of Lading* des United States Lines, qui spécifie que l'"ex-

[19] A la Conférence de La Haye de 1921, on avait proposé de mentionner également les *perishable goods* dans l'art. I, *c*, des Règles de 1921, en raison du danger spécial présenté par leur transport. La proposition ne fut écartée que parce que le Comité estima que ce cas serait couvert par les dispositions de l'art. V (art. 6 de la Convention de Bruxelles de 1924) [*Intern. Law Association, Report on 30th Conference*, vol. II, *Proceedings of the Maritime Law Committee on The Hague Rules 1921*, p. 79].

[20] Hutchinson, *The Law of Carriers*, éd. 1906, sec. 336, p. 343.

[21] Les juges ont noté, dans *Kansas etc. R. Co. v. Reynolds, 8 Kan. 623, que* "l'autonomie de mouvement de bétail introduit dans le transport un élément de danger contre lequel le transporteur n'est pas tenu, ni du point de vue de la raison ni du point de vue de la loi, d'assurer...".

[22] *American and English Encyclopedia of Law*, vol. III, éd. 1887, *Carriers of Live Stock*, p. 8 et les cas cités de "blessures causées du fait des caractéristiques inhérentes au bétail", tous dommages causés, d'une manière ou d'une autre, par la mobilité des animaux.

[23] Hutchinson (*op. cit.*, sect. 35) souligne la différence entre ce transport et celui de marchandises ordinaires.

[24] G. Ripert, *Droit maritime*, Paris 1952, II, p. 686, note 1.

[25] Cour de Marseille, 9 novembre 1948, *Revue Scapel*, 1948, 43.

[26] F. Sauvage, *Manuel pratique du transport de marchandises par mer*, Paris 1955, p. 36. En transport non international, la loi française de 1966 ne rejette pas de son sein les animaux vivants mais permet au transporteur maritime de s'exonérer contractuellement de sa responsabilité à leur égard. Dans le même sens, S. Calero, *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, Roma-Madrid 1957, p. 33 et note 46.

[27] Solipèdes domestiques et animaux domestiques des espèces bovine, ovine, caprine et porcine; oiseaux et lapins domestiques; autres mammifères et oiseaux; animaux à sang froid (art. 3).

[28] *Rapport explicatif*, p. 7, par. 3.

[29] *Id.*, p. 7, par. 2.

[30] Ainsi dans le *Charge Scheme* britannique, où des montants de limitation sont spécifiés pour : chevaux, bovidés, porcs, moutons, ânes, mules, chiens, cerfs, chèvres, volailles et autres volatiles, lapins et quadrupèdes de petite taille. Il en est de même dans les *General Conditions for the Carriage of Livestock* des Australian Commonwealth Railways (chevaux, bétail, mules, chameaux, ânes, moutons, cochons, chiens ou autres petits animaux) et en Afrique orientale, par exemple au Kenya, dans l'*East African Railways and Harbour Act* (art. 31 : chevaux, mules, bétail, avec et sans cornes, ânes, moutons, chèvres, chiens et tout autre animal de petite taille).

[31] Ainsi la clause 8 des *Uniform North Atlantic Bill of Lading Clauses 1937* (KNAUTH, *op. cit.*, 1e éd. 1937, p. 80 : connaissement type encore largement répandu, p. ex. dans les armements italiens) vise séparément les "animaux vivants, oiseaux et poissons", tandis que leur version reprise dans la *Warship-Lading Form 1942* (KNAUTH, *op. cit.*, 3e éd., p. 95) y ajoute les "reptiles". La clause 8 du connaissement de la *Holland-Amerikan Lijn* concerne les "animaux vivants, y compris les reptiles et les crustacés...". La clause 11 des connaissements de la Holland-West Afrika Lijn et de la Holland-Afrika Lijn et la clause 9 de celui de l'Australia West Pacific Line parlent de "marchandises en pontée, bétail et plantes"; même formule dans la clause 9 du *Conline Bill 1950-1952* et du connaissement de la Naviera Eco espagnole.

pression "animaux vivants" s'entend des oiseaux, reptiles, poissons et toutes choses animées autres que les êtres humains". Enfin les *Standard Conditions of Carriage of Goods* figurant au dos du *Contract for Conveyance of Live Stock* de la Belfast Steamship Co. Ltd. (voir annexe III), qui régissent organiquement les modalités de transports de bétail entre l'Irlande du Nord et le Royaume-Uni, précisent, d'une façon nuancée, que "le terme "animal" englobe le bétail, les animaux domestiques et sauvages, les oiseaux, les poissons et les reptiles". Elles aussi, les statistiques ne donnent pas à cette expression une portée universelle. Le nombre limité d'espèces sur lesquelles elles portent correspond à peu près à celles qui sont citées ci-dessus (bovins, ovins, suidés, volaille, chevaux, ânes, mulets) avec parfois des rubriques plus génériques comme "animaux vivants destinés à l'alimentation" (voir statistiques de la CEAEO et de l'Australie).

16. Ni cette expression ni toute autre analogue ne figure dans la Convention de Varsovie ou dans sa version amendée à La Haye. Elle est cependant fréquente dans les lettres de transport aérien, où elle est normalement suivie de l'indication précise de l'espèce animale, dans la case relative à la nature et à la qualité des marchandises.

17. Royer signale, en l'approuvant [32], une remarque de Schadee d'après laquelle il faut entendre par animaux vivants, aux termes de la lettre *c* de l'art. 1er des Règles de La Haye, des animaux en vie au moment de leur remise au transport. Leur décès en cours de voyage ne saurait avoir pour effet d'ôter leur validité aux clauses d'exonération que le transporteur aurait stipulées à leur égard dans le contrat de transport.

18. En conclusion, l'expression "animaux vivants", originairement conçue dans le sens négatif d'une exception par rapport à l'ensemble des marchandises pouvant faire l'objet d'un transport maritime, s'avère ambiguë et difficile à déterminer d'une façon précise quand on tente d'en définir positivement le contenu sur un plan général. D'autre part, dans la réalité des faits, les animaux effectivement transportés appartiennent, pour la plupart, à un certain nombre d'espèces animales seulement, dont les possibilités de mouvement autonome sont susceptibles de donner naissance à des risques particuliers. Cette éventualité est une caractéristique que les animaux vivants partagent avec d'autres marchandises (périssables, dangereuses, nucléaires, etc.) que personne n'a jamais pensé un instant à laisser en dehors du cadre impératif des règles uniformes internationales.

19. Cette introduction serait incomplète si l'on n'envisageait pas rapidement le problème des statistiques relatives à ces transports et l'aspect sanitaire et vétérinaire de ceux-ci.

STATISTIQUES

20. Le domaine des statistiques relatives aux transports internationaux d'animaux est un autre terrain où il s'est montré difficile sinon impossible de recueillir des informations pertinentes [33]. De l'ensemble des renseignements recueillis à diverses sources, il résulte que la prudence s'impose concernant les données disponibles. Leur analyse met en relief, en effet, le caractère lacuneux et imparfait de ce matériel. Parmi les causes : la non-uniformité des critères servant à l'établissement et à l'évaluation des données; la non-correspondance entre les sorties d'un pays vers un autre et les entrées dans cet autre pays; les lacunes sinon les infidélités de ce matérial eu égard au mécanisme réel des ventes et des transports maritimes. Dans ce dernier contexte, on peut voir une opération commerciale se dérouler en réalité tout autrement que les déclarants ne l'avaient prévu et affirmé de bonne foi pour la statistique. Ou bien encore les déclarations se ressentent de la crainte d'être exploitées à d'autres fins (fiscales, douanières, contrôle des changes), quand elles ne sont pas délibérément faussées afin — par exemple — de cacher une destination qu'on ne veut pas révéler et qui sera notifiée en haute mer au capitaine. Enfin les transports, surtout maritimes, complètement illégaux ne sont pas rares. Pour tous, on citera ici l'exemple éloquent donné par la RSPCA dans son rapport précité [34]. Vers la fin de 1970, la RSPCA apprit la signature d'un contrat, pour un million de livres, ayant pour objet l'importation de bétail d'Irlande en Afrique du Nord. Sachant les conditions inhumaines de ces transports maritimes et de l'abattage à destination, et se doutant par ailleurs que ce bétail proviendrait en bonne partie "illégalement" d'Irlande du Nord, elle ouvrit une enquête avec son homologue irlandaise. On découvrit, en mars 1971, que des cargaisons de veaux étaient couramment embarquées vers l'Afrique du Nord à Greenore, un port de la République d'Irlande situé à quelques milles de la frontière avec l'Irlande du Nord. Ce bétail bénéficiait d'un subside important par tête, à charge du contribuable anglais, afin de soutenir les producteurs de viande du pays contre la concurrence des viandes étrangères [35]. Il est certain que ces quantités considérables d'animaux n'auront pas figuré dans les statistiques. Le même rapport dénonce la pratique courante de déclarer un destinataire final autre que le destinataire final réel, pour ne pas trahir les contraventions avec les *Balfour Assurances* de 1957 sur les exportations de bétail du Royaume-Uni vers l'Europe continentale et la République d'Irlande.

21. L'examen des statistiques [36] confirme en tout cas les renseignements concernant le volume et le poids financier importants de ces transports. Il en est ainsi des nombreux transports terrestres limités à la sphère interne d'un continent [37] comme des transports par mer de cabotage continental ou intercontinental — tant à l'importation qu'à l'exportation. Notamment pour les pays en voie de développement, les statistiques montrent souvent que le but des importations est l'améliora-

[32] S. Royer, "Le transport sous connaissement en droit néerlandais," dans *Le transport maritime sous connaissement à l'heure du Marché commun*, Paris 1966, p. 97.

[33] Il convient de remercier les services compétents de la FAO pour leurs conseils et pour l'offre obligeante des renseignements dont ils disposaient.

[34] Rapport cité à la note 17, par. 11, note 13.

[35] Rapport *cit.*, "Appendix A", p. 3.

[36] Il convient aussi de remercier, pour les renseignements communiqués, le gouvernement de l'Australie, la CEAEO et la CEA.

[37] Voir l'étude du Dr C. O. Ilori, de la ECA/FAO Joint Agriculture Division, "*Economics of Livestock Transport in West African Sub-Region*" (*Addis Ababa August 1970*). Cette importance est appelée à croître considérablement au cours de la prochaine décennie, avec l'extension des réseaux infracontinentaux ferroviaires et surtout routiers facilitant, entre autres, l'accès à la mer de pays sans littoral.

tion de l'élevage tandis que les exportations ont pour objet des animaux destinés à l'abattoir ou des animaux dits exotiques. A cet égard, il est difficile de séparer dans les chiffres fournis les opérations portant sur des animaux isolés ou peu nombreux ayant notamment pour destinataires des jardins zoologiques, des cirques, des négociants en animaux familiers (*pets*) dont la valeur dépasse celle des animaux en groupe. Ces précisions seraient intéressantes, vu l'importance financière de ces opérations, en termes de balance commerciale, pour les pays exportateurs.

Aspects sanitaires et vétérinaires

22. Le contrôle sanitaire et vétérinaire joue un rôle capital dans les transports d'animaux. Ses interventions sont déterminantes dans la mise en marche et dans la conclusion de ces transports : ainsi, pour identifier les animaux, pour garantir leur aptitude au voyage et surtout pour prévenir les épizooties. L'autorité vétérinaire pourra aussi être appelée, avant le départ, à contrôler l'équipement des moyens de transport utilisés, leurs réserves en eau potable et en nourriture, et à intervenir, à tout moment, notamment en cours de route, pour soigner ou abattre des bêtes malades ou blessées, ou pour prendre les mesures appropriées en cas d'épidémie. La Convention de Paris le prévoit expressément (art.3, 12, 32). En principe, un transport international d'animaux n'est pas accepté au chargement dans le pays de départ sans un certificat [38] garantissant l'identification, l'aptitude et l'état de santé des animaux, ainsi que l'absence d'épidémies au lieu d'origine pendant un certain laps de temps avant leur départ. De tels transports étant souvent multimodaux, ces certificats devront généralement être répétés à chaque rupture de charge. S'il y a un trajet maritime, un nouveau contrôle vétérinaire aura lieu avant l'embarquement. Les transporteurs maritimes exigent un certificat de santé vétérinaire avant d'admettre des animaux à bord, garantie contre un refus de débarquement à l'arrivée, qui serait constitutif d'un empêchement à la livraison [39]. A destination, les animaux sont généralement mis en quarantaine pendant une durée variable. Ici encore, le rôle du vétérinaire est déterminant puisque la levée de quarantaine et, par conséquent, la livraison effective au destinataire ne peuvent se faire sans certificat sanitaire.

23. Ces interventions sanitaires répétées pourront avoir des conséquences multiples sur l'exécution d'un transport maritime d'animaux (abattage d'office, retards dus à des quarantaines ou à des repos prescrits pour soins), dont tous les frais retombent toujours sur le chargeur. Elles pourront aussi avoir un effet décisif pour la détermination (dans le cadre de la loi applicable, puisque l'application des Règles est exclue par définition même) des moments de prise en charge et de délivrance. En effet, dans la pratique actuelle, la conséquence de ces interventions est qu'au départ c'est sous palan et au vu du certificat sanitaire de sortie que le transporteur prendra effectivement l'animal en charge. A destination, par contre, l'intervention nécessaire des autorités sanitaires opérera comme un diaphragme entre le moment du déchargement sous palan et la livraison au destinataire.

24. *De lege ferenda,* l'incidence des interventions sanitaires devra être prise en considération lors de la détermination des responsabilités *ante* et *post* palan, basées sur une obligation de garde du transporteur. En d'autres termes, il faudra étudier les conséquences d'une extension de la responsabilité temporelle du transporteur lorsqu'il s'agira d'animaux soumis à contrôles sanitaires, puisque tout *receptum* réel de sa part ou de ses préposés ferait défaut si ces animaux ne sont pas encore sous sa garde ou s'ils y ont été soustraits, respectivement avant et après le moment du palan. Cependant, dans l'optique de la réglementation élaborée par le Groupe de travail, il semble bien que le texte préparé à la 3e session puisse cadrer avec ces situations de fait [40]. Au départ, en effet, le transporteur serait responsable de l'animal à partir du moment où il l'a pris en charge des mains de l'autorité sanitaire ou sur présentation du certificat de celle-ci, donc même avant d'avoir passé le bastingage du navire [41], c'est-à-dire dès le début du *receptum* effectif. D'autre part, à destination, ledit transporteur serait réputé avoir effectué la livraison en transférant la marchandise à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elle doit être transférée conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement, donc même après avoir passé le bastingage du navire [42] : ici, le ii, *c*, du texte proposé s'appliquerait précisément à l'autorité sanitaire du port de décharge à laquelle, d'après les lois et règlements, l'animal doit inéluctablement être remis. Dans ce contexte, la suppression de l'art. 7 des Règles, décidée à la 3e session du Groupe de travail [43], serait acceptable même à l'égard des animaux vivants, puisque l'élargissement du champ de la responsabilité aux deux extrémités ne por-

[38] Un certificat vétérinaire d'origine et de santé des animaux mentionne en général : nombre, espèce, race, sexe, âge des animaux; pays d'origine et de destination; nom et adresse du propriétaire et du destinataire; mode et moyen de transport; date de l'examen clinique. Il certifie que les animaux ont séjourné durant une certaine période au lieu d'origine; qu'ils ont été sous observation spéciale pendant un certain nombre de jours au cours de cette période et trouvés sains, exempts d'extoparasites et aptes au transport; que les animaux comme les localités d'origine, de transit et de chargement sont exempts de maladies contagieuses; que les moyens de transport ont été régulièrement nettoyés et désinfectés.

[39] Souvent une période de quarantaine doit être respectée avant l'embarquement soit parce que l'animal provient, à ce moment, d'un autre pays et qu'une quarantaine est, à ce titre, imposée à son arrivée et donc avant sa réexpédition, soit encore parce que le pays de destination impose, par crainte d'introduction de germes épidémiques sur son territoire, une quarantaine avant l'embarquement vers ses ports, avec l'intervention éventuelle de ses représentants officiels sur les lieux. Pour les compagnies participant au West African Joint Service, "outre un certificat délivré par un vétérinaire et indiquant que les animaux sont aptes au voyage, un certificat de levée de quarantaine est exigé avant que les animaux soient acceptés". De même, pour la Far Eastern Freight Conference, "il est normal, dans la plupart des pays à destination desquels une expédition d'animaux doit être effectuée, d'exiger l'envoi, avant l'expédition, d'un certificat de santé concernant les animaux, signé du responsable des services vétérinaires du pays d'origine; il est également d'usage que le pays d'origine reçoive un avis favorable du pays de destination avant que l'expédition ne soit autorisée".

[40] *Rapport du Groupe de travail, troisième session* (A/CN.9/63, par. 14; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972,* deuxième partie, IV.

[41] *Ibid.,* Texte proposé pour la révision de l'art. 1 *e* : préambule du par. ii.

[42] *Ibid.,* texte proposé pour la révision de l'art. 1, *e* : par. ii, lettre *c*.

[43] *Ibid.,* par. 15, *c*. Voir aussi par. 17.

terait — respectivement — que sur les périodes allant de la fin des formalités sanitaires jusqu'au navire, au départ, et du navire jusqu'au début des formalités sanitaires, à destination. Les animaux seraient ainsi traités sur le même pied que toute autre marchandise soumise, le cas échéant, à une intervention, s'effectuant d'office, de la part de tiers au contrat de transport. Cette constatation montre la compatibilité entre le transport d'animaux et les nouvelles règles projetées sur ce point particulièrement important.

III. — Le problème du transport international des animaux vivants dans les différents modes de transport

A. — Transports maritimes internationaux

25. En renvoyant pour le reste au chapitre suivant, il suffira de préciser que la disposition des Règles de La Haye concernant, par voie d'exclusion, ces transports est la définition des "marchandises" (art. 1er, lettre *c*) :

"*Article premier.*— Dans la présente Convention, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous : . . . *c*) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée."

26. Aux termes de cette disposition, les Règles rejettent les animaux vivants hors de leur domaine d'application. Le transporteur de ces animaux ne pourra donc invoquer les bénéfices des Règles (cas exceptés, limitation, prescription, etc.). Mais il pourra stipuler toutes les clauses de non-responsabilité qui sont normalement admises quand les Règles ne s'appliquent pas. Le régime de responsabilité régissant son contrat dépendra de la loi jugée applicable en vertu des règles sur les conflits de lois. Les transporteurs tirent des avantages considérables de cette définition étroite. C'est pourquoi le rapport du secrétariat de la CNUCED a suggéré d'y inclure les animaux vivants, pour éviter les conflits de lois et par équité envers les propriétaires de ces marchandises, d'autant que celles-ci jouent un rôle important dans les exportations de nombreux pays en voie de développement [44].

B. — Transports aériens internationaux

27. L'article 28 de la Convention de Varsovie, directement inspiré par l'article 3, paragraphe 8 des Règles de La Haye, rendait ladite Convention de droit impératif, en interdisant aux transporteurs aériens la stipulation de toute clause d'exonération quelconque dans le contrat de transport [45] :

"Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat, qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention."

28. Après la guerre, le Comité juridique de l'OACI proposa d'atténuer cette sévérité et de permettre au transporteur aérien de s'exonérer des risques encourus du fait de la nature spéciale ou du vice caché ou non de la marchandise (projet de Rio, art. XIII). Après de longues discussions, le Protocole de La Haye a ajouté à l'art. 28 précité un par. 2 dont les textes français et anglais sont d'ailleurs différents :

"2. L'alinéa 1er du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées [46]."	"2. *Paragraph 1 of this Article shall not apply to provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried.*"

29. A ce propos, une première remarque est que les marchandises qui feraient l'objet des clauses visées dans le nouveau texte ne sont pas soustraites à l'application de la Convention (comme les animaux vivants dans les Règles de La Haye). En d'autres termes, l'interdiction générale n'est levée que pour ce cas spécifique. Pour tout le reste, la Convention continuera à régir le transport clausé (par exemple pour les fors, la prescription ou d'autres dispositions comme l'article 25 sur la faute intentionnelle ou assimilée du transporteur) [47].

30. En deuxième lieu, il est constant qu'il n'a pas été question de transports d'animaux vivants, ni dans l'origine ni dans les travaux préparatoires de cette disposition nouvelle [48]. Celle-ci ne pouvait être passée sous silence ici à cause de sa version anglaise (voir par. 28) et de la pratique courante d'insérer dans les lettres de transport aérien des clauses comme "Le transporteur n'est pas responsable de la mort d'un animal due à des causes naturelles" [49], que d'aucuns cherchent à légitimer comme une clause exonératoire licite, sur la base de ce paragraphe 2, en invoquant la nature (le mot "spécial" a été biffé à La Haye) ou le vice propre (les mots "caché ou non" y ont aussi été biffés) de l'animal. Mais on a observé que pareilles clauses tendent plutôt à opérer, plus ou moins efficacement, une emprise sur le principe général de responsabilité de l'article 20 de cette convention, et qu'elle peut même sembler superflue puisque, dans le contexte de ce dernier article, elle ne sera efficace que si, la mort de l'animal étant due à des causes naturelles, le transporteur "prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre". Par leur ressemblance formelle avec les "clauses de transport maritime concernant le bétail", de telles clauses risquent pourtant, par une transposition mentale d'un mode de transport à l'autre, d'engendrer la confusion et de faire éventuellement naître le

[44] TD/B/C.4/ISL/6/Rev. 1, par. 187 à 188 et note 146.

[45] O. Riese, *Die internationale Luftprivatrechtskonferenz in Haag, Zeitschrift f. Luftrecht*, 1955, p. 28.

[46] Le texte espagnol suit le texte français "*. . . perdida o dano resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancias transportadas*".

[47] Riese, *op. cit.*, p. 29.

[48] L'Australie a souligné à juste titre que "la présente Convention (telle qu'elle a été modifiée par le Protocole de La Haye et complétée par la Convention de Guadalajara de 1961) ne vise nullement à réserver aux animaux vivants un traitement différent de celui d'autres marchandises".

[49] Un autre exemple : "Animaux vivants en caisse. Le transporteur n'est pas responsable de la mort d'un animal due à des causes naturelles."

nid à procès que craignait à La Haye la délégation française [50].

31. Une troisième remarque, enfin, sur les équivoques auxquelles peut donner lieu la divergence entre les versions anglaise et française. D'une part, la reproduction textuelle dans la version anglaise de la formule de l'art. 4, par. 2, lettre *m* des Règles de La Haye devait logiquement, à propos de "*inherent defect, quality or vice*", mener les juristes de langue anglaise [51] à l'expérience acquise à ce propos en Common Law, particulièrement en droit maritime : celle que mentionnait, précisément à propos des animaux vivants, par un renvoi à Carver, le Rapport du Secrétaire général [52], d'ailleurs justement critique quant à l'application aux animaux vivants de l'exception du "vice propre" prévue dans la lettre *m* précitée [53].

32. D'autre part, après le rejet de la proposition d'énumérer les marchandises sujettes à cette exonération (où se trouvaient, à côté des "marchandises rapidement périssables", les "animaux sauvages" [54], l'élaboration finale du texte français a été précédée de laborieux débats sur la relation causale entre la nature ou le vice de la marchandise et la production du dommage, ainsi que sur les conséquences d'une faute du transporteur aérien ou de ses préposés sur cette production. Pour des raisons évidentes, les auteurs continentaux n'ont pas adopté une position aussi nette que les anglais concernant les termes "qualité" et "vice propre". Les définitions qu'ils en donnent sont assez imprécises et enchevêtrées, et placent parfois un même cas d'espèce sous l'étiquette tantôt de la qualité, tantôt du vice propre [55].

33. Quant à la preuve, le transporteur aérien devra prouver : qu'un accord portant sur l'exonération en question a été conclu; que l'exonération est applicable au dommage survenu en l'espèce; que la cause du dommage doit être attribuée à la nature ou à un vice propre de la marchandise [56]. En fait, ayant le fardeau de la preuve à sa charge, le transporteur invoquera prudemment ces deux causes à la fois. De son côté, l'ayant droit pourra prouver en réponse que le dommage n'a pas été causé par ces risques ou qu'il ne l'a été que partiellement.

34. Les *Conditions of carriage* de l'IATA [57] relatives aux marchandises [58] rangent les animaux vivants, à côté des explosifs et des marchandises périssables, parmi les biens que les conditions générales du transporteur aérien n'admettent au transport qu'à certaines conditions (art. 5, par. 5). En ayant dûment soin de préciser dès l'abord qu'elles interviennent sous réserve des dispositions impératives de la Convention ou de la loi, ces conditions déclarent, quant aux limitations de la responsabilité du transporteur aérien, que celui-ci ne répond ni pour les pertes, avaries ou frais résultant soit du décès d'un animal transporté dû à des causes naturelles, soit du décès ou des blessures d'un tel animal dus au comportement de ce dernier ou d'autres animaux (par exemple morsures, ruades, piétinement, étranglement), ni pour des demandes ayant pour causes ou pour cause concurrente l'état, la nature ou l'inclination naturelle des animaux (art. 14, par. 8).

35. Dans ce contexte, il serait injuste de ne pas donner acte à l'IATA (voir par. 7) de ses efforts en vue d'arriver à une solution constructive des problèmes soulevés par les animaux vivants : la création de son *Live Animals Board* et la mise en application du *IATA Live Animals Manual*. Ce dernier ouvrage servira à prévenir des dommages, à dépister erreurs et fautes des parties en cause et à faciliter la preuve. Il contient des informations pratiques sur la réception et la manipulation des animaux, les opérations douanières, sanitaires et de quarantaine, les comportements fondamentaux et spécifiques des animaux. En un louable équilibre, il précise, d'un côté, les obligations et soins dus par le chargeur (chargement, arrimage, approvisionnements, etc.) ainsi que les instructions spéciales à fournir au transporteur quand il ne fait pas escorter les animaux. De l'autre, le Manuel indique au transporteur les mesures à prendre à l'égard des animaux en général et, en particulier, pour les 231 espèces dont il s'occupe. Il est vraisemblable que, dans beaucoup de cas, le fait pour le transporteur d'avoir rigoureusement respecté les prescriptions du Manuel sera retenu comme un élément déterminant quand il devra, aux termes de l'article 20 de la Convention [59], prouver qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

36. D'après les renseignements reçus à cet égard, il ne semble pas que la question du transport aérien des animaux ait été spécifiquement soulevée jusqu'ici dans

[50] Cité par Riese, *op. et loc. cit.*

[51] Ainsi McNair, *The Law of the Air*, Londres 1964 : "Cette expression a un sens bien établi dans le cas du transport maritime (voir Scrutton, *Charter-Parties*, 17e édition, p. 201, et ...*Carver's Carriage by Sea*, 11e édition, par. 15, p. 15) et terrestre (*Hambury's Laws*, 3e édition, vol. 4, p. 145) et dans les polices d'assurance (voir...*Arnould Marine Insurance*, 15e édition, par. 762, p. 717), et point n'est besoin de l'examiner ici plus avant. En bref, on peut dire que la perte ou le dommage doivent résulter d'une qualité ou d'un défaut propre à l'article en cause, qui l'ont empêché, eu égard aux événements survenus, de supporter les aléas normaux du transport envisagés par les parties au contrat en question".

[52] Rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne A/CN.9/63/Add.1, par. 67, note 69; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV, annexe; pour Carver, voir *supra*, note 11.

[53] A/CN.9/63/Add.1, par. 73; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV, annexe.

[54] Proposition belge à La Haye, séance du 14 septembre 1955 (après-midi).

[55] Sur l'imprécision du texte, voir les opinions concernant l'exemple, donné par Garnault (La Haye, séance du 12 septembre 1955, après-midi), des langoustes qui perdent leurs écailles et meurent à haute altitude : ce dommage est-il dû à la "nature" de cette marchandise ou à l'acte ou omission du transporteur ou de son équipage qui l'ont fait voler sans précaution à cette altitude ?

[56] W. Goldimann, *Internationales Lufttransportrecht*, Zurich 1965, p. 138.

[57] Les *IATA Conditions of carriage* ont, en fait, la valeur de recommandations, tandis que les *IATA Conditions of contract* (qui ne contiennent pas de dispositions sur le transport d'animaux) ont force obligatoire pour les membres de l'IATA.

[58] On laissera ici de côté les transports d'animaux à la suite de leur maître, le voyageur, considérés comme bagages. Leur acceptation est soumise à l'accord préalable du transporteur, même quand il s'agit de petits animaux (*IATA, Conditions of carriage of passengers and luggage*, art. 9, par. 4 et 13).

[59] Convention de Varsovie, art. 20. — "Le transporteur (aérien) 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." Cet article doit être rapproché (comme le fait le Rapport du Secrétaire général à propos de Règles de La Haye : A/CN.9/63/Add.1, par. 236; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV, annexe) de la disposition nouvelle — peut-être un peu moins stricte — élaborée par le Groupe de travail à sa quatrième session (A/CN.9/74, par. 28; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, III, 1).

les travaux, actuellement en cours à l'OACI, de révision de la partie de la Convention aérienne relative aux marchandises.

C. — TRANSPORTS FERROVIAIRES INTERNATIONAUX

37. L'unification du droit des transports ferroviaires en Europe a pour source la Convention de Berne de 1890, dont dérivent à la fois la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) [60] et l'Accord concernant le transport international des marchandises par voie ferrée (SMGS) [61]. Depuis leur origine et jusqu'à l'avènement de l'automobile, les chemins de fer étaient regardés comme un monopole, maître de son exploitation et de sa voie, contre lequel le public devait être protégé. D'où l'obligation générale faite aux chemins de fer de transporter et le régime très strict de responsabilité qui leur est imposé. Cette obligation a eu pour contrepartie l'admission, à côté des clauses d'exonération normales usuelles, d'un certain nombre de causes d'exonération particulières concernant des marchandises que, dans d'autres modes de transport, maints transporteurs refuseraient ou pourraient n'accepter que sous conditions. Parmi ces marchandises figurent les animaux vivants. "Le risque du transport, en pareil cas, est ainsi supporté par l'ayant droit à la marchandise, en vertu du principe qu'il est généralement à l'origine des risques particuliers que présentent les marchandises. Dans tous les cas, la Convention relève le chemin de fer de sa responsabilité présumée et il incombe au demandeur de prouver que le dommage n'est pas imputable, en tout ou en partie, à l'un des risques qui sont présumés l'avoir causé" [62].

38. La CIM (de 1970 comme de 1961) contient deux groupes de causes d'exonération du chemin de fer par rapport au principe général de sa responsabilité énoncé dans le paragraphe 1er de l'article 27 (CIM 1970) : des causes normales (par. 2) et des causes particulières (dites aussi "privilégiées") [par. 3], parmi lesquelles figure le fait de transporter des animaux vivants :

"3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risque que l'escorte avait pour but d'éviter (la CIM faits ci-après :

"...

"*g*) Transports d'animaux vivants [63];

"*h*) Transports des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, en tant que la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter (la CIM de 1961 disait : "en tant qu'elle a pour but d'écarter ce risque").

En ce qui concerne la preuve, la CIM précise (art. 28, par. 2, al. 1er) que :

"2. Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs risques particuliers prévus à l'article 27, paragraphe 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

39. La doctrine met l'accent sur le fait que le danger spécifique du transport ferroviaire des animaux est lié à leur inclination naturelle [64]. Mais certains auteurs ont estimé que cette disposition est superflue et que d'autres causes d'exonération (comme celles inhérentes à la nature de la marchandise ou à la faute de l'expéditeur) suffisent déjà [65]. L'opinion générale est néanmoins que cette exonération se justifie parce qu'il appartient à l'expéditeur de prendre les mesures nécessaires pour éviter le dommage, en surveillant lui-même ou en faisant surveiller sa marchandise. La justification semble donc résulter de l'obligation imposée à l'expéditeur de faire accompagner la marchandise par un convoyeur. C'est, en effet, à ce titre et sous cette condition que les animaux sont admis au transport en vertu de l'article 4, paragraphe 1er, lettre *d*, CIM de 1961. En vertu de ce texte, les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille, remis au transport dans des emballages bien clos, ou à moins que des tarifs ou des accords inter-réseaux ne prévoient des exceptions; mention doit être faite par l'expéditeur dans la lettre de voiture du nombre des convoyeurs ou de l'absence de convoyeur. Toutefois, dans la même lettre *d*, la CIM de 1970, tout en réaffirmant l'obligation de l'expéditeur d'accompagner ces animaux d'un convoyeur, y a ajouté une exception nouvelle : le cas où les chemins de fer renoncent à l'escorte, à la demande de l'expéditeur. Une nouveauté qui pourrait être grave, car "dans ces cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter" : on aperçoit le renvoi à la case spéciale de libération précitée de la lettre *h* de l'article 27, paragraphe 3. Il ne semble pas que l'OCTI ait à l'étude de nouveaux amendements à apporter dans la prochaine CIM au régime qui vient d'être exposé.

40. Dès lors que le chemin de fer établit que le dommage a eu lieu dans un transport d'animaux, il

[60] La CIM, signée à Rome en 1933, a été révisée en 1952, 1961 et 1970; la CIM de 1970 n'est pas encore entrée en vigueur. Les travaux de révision sont régulièrement préparés à Berne par l'OCTI.

[61] *Soglaschenije Meshdurarodnoje Gruzwoje Ssobschtschenije* (SMGS), entrée en vigueur en 1951; la version de 1955 est en vigueur depuis 1956. Contrairement à la CIM, cet Accord n'a pas été conclu (en allemand, chinois et russe) par les Gouvernements des pays socialistes, mais directement par les administrations ferroviaires de ces pays. En trafic mixte CIM/SMGS, la première continue à régir le trafic. Voir le texte allemand avec une traduction française dans annexe n° 1 au *Bulletin des transports internationaux par chemins de fer*, 1960. Les travaux relatifs à cette Convention sont préparés à Varsovie par l'Organisation pour la collaboration des chemis de fer (OSShD).

[62] Note du Secrétaire général des Nations Unies sur les incidences économiques ... de la Convention ... sur le transport combiné (ST/ECA/160), par. 42.

[63] Dans la CIM de 1933, le paragraphe *g* parlait du "danger particulier que le transport entraîne pour les animaux vivants".

[64] De Nanassy-Wick, *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, Wien 1965, p. 197, parlent d'une disposition naturelle (*natürliche Beschaffenheit*).

[65] O. Loening, *Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn frachtverkehr vom 23.10.1924*, 1927, p. 681; F. Seligoshn, *Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG)*, 1930, p. 421, note 56.

largement complémentaires et qu'ils pourraient même servir de base à une utile entente intermodale sur ce terrain.

D. — TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX

46. L'importance et le volume considérables des transports routiers, nationaux et internationaux, d'animaux vivants sont une évidence rendue plus manifeste aux yeux de tous quand, de temps à autre, une grève douanière bloque aux frontières des milliers de cargaisons pitoyables. La route offre, dans tous les continents, une infrastructure interne directe aux transports d'animaux. Elle constitue un maillon irremplaçable dans la chaîne intermodale, depuis le lieu d'élevage des animaux jusqu'à celui de la prise en charge par un autre mode de transport (souvent le principal), et du lieu du déchargement jusqu'au lieu d'utilisation finale. En ce qui concerne les pays en voie de développement, spécialement sans littoral [71], même une infrastructure routière rudimentaire joue un rôle vital dans leurs exportations d'animaux (même à l'échelon régional ou subrégional) comme dans leurs importations (notamment à des fins d'élevage).

47. Basée sur un projet de l'UNIDROIT, l'une des Conventions les plus récentes dans le droit des transports, la CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route), signée à Genève le 19 mai 1956, étend son champ d'application aux transports routiers européens comme aux transports à destination et au départ de l'Europe, aux transports interrégionaux et même aux transports d'outre-mer (par transroulage). Ses dispositions, largement inspirées de la CIM, notamment en matière de transport d'animaux vivants, réalisent en fait, sur le terrain de la responsabilité des transporteurs, une première harmonisation intermodale relative.

48. De même que la CIM, la CMR prévoit deux groupes de causes d'exonération par rapport au principe général de la responsabilité du transporteur routier (art. 17, par. 1er) : des causes normales (par. 2) et des causes particulières ou "privilégiées" (par. 3), parmi lesquelles le transport d'animaux vivants :

> "3. ...., le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte de risques inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux : . . .
>
> *f*) transports d'animaux vivants."

49. L'alignement sur la CIM n'est pas complet sur ce point puisque la CMR n'impose aucune obligation de transporter au transporteur routier et ne contient pas une disposition analogue à lettre *h* du paragraphe 3 de l'article 27 CIM (transports sous escorte). Cela s'explique parce qu'il n'y a pas d'obligation de convoyer les animaux vivants dans la CMR. Le problème de l'escorte et les conséquences éventuelles de son absence relèvent du droit commun. Il se pourrait ainsi que le transporteur établisse que l'envoi aurait dû être escorté et fasse valoir, même en dehors de l'exonération, que ce fait est pour lui libératoire, parce qu'il constitue une faute déterminante de son client [72].

50. Les considérations faites en matière de preuve au paragraphe 41 sont aussi valables dans le contexte de la CMR, qui reproduit textuellement l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 28 CIM au paragraphe 2 de son article 18 :

> "2. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle."

51. Encore une fois, l'alignement sur la CIM n'est pas complet quant aux transports d'animaux. Les auteurs du projet de l'UNIDROIT, partant de la CIM de 1933 (voir *supra* note 63), ont trouvé celle-ci trop libérale sur ce point pour le transporteur. A leur avis, le transporteur routier ne devait pouvoir invoquer à sa décharge le fait du transport d'animaux qu'en prouvant qu'il a pris toutes mesures lui incombant normalement et qu'il s'est conformé aux instructions qui lui sont éventuellement données. C'est ce que la lettre *g* du paragraphe 3 de l'article 18 du projet CMR de l'UNIDROIT avait ajouté à la Convention ferroviaire. Lors de la révision du projet UNIDROIT à Genève, le Groupe de travail de la CEE regroupa les questions de preuve dans une disposition spéciale (l'article 18 CMR actuel) — ce qui explique comment seul le principe de l'exonération est resté dans la lettre *g* de l'article 17, paragraphe 3 CMR — tandis qu'il transféra la partie de l'ancien texte concernant la preuve à l'article 18 dans un paragraphe 5 spécial, accepté sans discussion, ce qui a réduit sensiblement la portée de cette exonération [73] dans un sens favorable à l'ayant droit :

> "5. Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4, *f*, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données."

Le transporteur routier se trouvera donc placé dans une situation moins favorable que le chemin de fer, puisqu'il doit fournir cette preuve supplémentaire, outre les trois preuves indiquées au paragraphe 41 ci-dessus, tandis que le chemin de fer bénéficie de l'exonération supplémentaire tirée de la présence (ou de l'absence) d'un convoyeur [74]. On notera dans ce paragraphe 5 l'allusion aux "instructions speciales" éventuellement données par l'expéditeur concernant les mesures et les précautions spécifiques à prendre [75], qui s'explique par le fait que la CMR n'impose pas la présentation d'un convoyeur.

---

[71] Voir à titre d'exemple l'étude de C. O. Ilori, *cit.*, et notamment les cartes sur les *Major Trade Flows in Livestock and Meat Products in W. Africa* et sur les *Main Stock Routes in W. Africa.*

[72] R. Rodière, *cit.*, *Bull. transp.*, 1963, par. 17, p. 483.

[73] *Ibid.*, par. 20, p. 483.

[74] Cette exonération "privilégiée" et son appendice dans ce paragraphe 5 ont soulevé le scepticisme de Rodière (*CMR. Bull transp.*, 1970, par. 87), pour qui la pratique est peu sensible à des causes d'exonération privilégiées aussi avantageuses, les débats judiciaires obliquant plutôt vers la preuve du vice propre et de la relation causale certaine existant entre ce vice et le dommage.

[75] Cette disposition rapproche logiquement le transport d'animaux vivants, accepté par un transporteur n'ayant pas d'obligation de transport, du transport de marchandises dangereuses accepté en connaissance de cause par le transporteur. Elle rap-

52. La *Décision n° 56* sur le transport international par route, adoptée sous les auspices de la Commission de l'Accord de Carthagène par les pays du Groupe Andin le 20 août 1972, n'envisage les animaux que par voie d'exclusion, dans le cadre de la cargaison spéciale qu'est *l'encomienda* [76]. On n'en parle pas à propos de la *carga* proprement dite [77]. Toutefois, à propos de la responsabilité du transporteur, l'article 48, lettre *b*, de l'annexe I déclare que celui-ci "sera exonéré de sa responsabilité (de principe) au cas où la perte, l'avarie ou le retard serait dû à : *a*) une faute ou omission de la part de la personne autorisée à disposer de la cargaison, ou à des ordres erronés de cette personne; *b*) un vice inhérent à la cargaison; *c*) une force majeure ou cas fortuit; *d*) des réserves du transporteur" . . . [78].

53. On signalera, parmi les réglementations nationales, la situation des transporteurs routiers britanniques [79] obligés de stipuler un contrat spécial pour bénéficier des exonérations et limitations du chemin de fer. Un contrat-type est celui des *Conditions of Carriage of Livestock (other than Wild Animals)* de la Road Haulage Association, d'après lequel le transporteur ne répond que si l'ayant droit prouve que le dommage a été causé par la *wilful negligence* du transporteur ou de ses préposés. Ce même contrat prévoit aussi des limitations des montants *per capita* suivant les différentes espèces animales couvertes par le contrat-type. Tandis que le droit terrestre espagnol fait rentrer les dommages subis par des animaux vivants dans la notion de nature ou de vice propre de la marchandise, exonératoire de la responsabilité du transporteur [80], on rappellera la sévérité du droit français à l'égard du voiturier par terre dans le cadre de l'article 103 du Code de commerce modifié par la loi du 17 mars 1905 (loi Rabier).

54. L'Union internationale des transports routiers (IRU) semble s'être montrée sensible aux exemples précités de l'IATA et de l'UIC en matière d'instructions tendant à faciliter les transports d'animaux et envisagerait de mettre cette question à l'étude : la notion d'"instructions spéciales" de l'article 18, paragraphe 5 CMR, pourrait offrir une base de départ positive à cette fin. Il est à noter que les propositions faites en 1967 par l'IRU en vue d'une révision de la CMR ne portaient pas sur le régime du transport des animaux vivants.

E. — Transports en navigation intérieure

55. Pour les transports par eaux intérieures, derniers venus sur la scène de l'unification du droit des transports, le projet de Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMN), élaboré par l'UNIDROIT en 1950-1953, suivait l'exemple maritime, encore dominant dans l'immédiat après-guerre, et excluait de sa définition de "marchandises" les animaux vivants (art. 1er, lettre *d*), comme les Règles de La Haye.

56. Lors de la révision de la CMN par la CEE (1954-59), cette position fut abandonnée pour un rapprochement vers les modèles terrestres offrant de meilleures garanties à la marchandise. Le projet révisé de CMN (1959-1960) consacre ce changement fondamental, également influencé par la CMR qui venait d'être conclue, Le paragraphe 1er de l'article 16 CMN reprend ainsi l'aménagement du paragraphe 3 de l'article 17 CMR, avec une lettre *f* contenant l'exonération du transporteur d'animaux vivants. Quant à la preuve, le paragraphe 2 de l'article 16 CMN correspond au paragraphe 2 de l'article 18 CMR. Le projet de CMN n'a cependant pas repris la disposition du paragraphe 5 de l'article 18 CMR qui impose une preuve plus stricte au transporteur routier dans cette matière spéciale.

57. Ce projet, qui ne put être ouvert à la signature en 1960, est actuellement soumis, sur mandat de la CEE, à une révision au sein d'un Comité d'experts gouvernementaux convoqué par l'UNIDROIT. Jusqu'ici aucune proposition d'amendement n'a été faite quant aux dispositions de ce projet sur les animaux vivants.

58. Sur le Danube, un Accord sur les conditions générales de marchandises a été signé à Bratislava (26 septembre 1955) entre les entreprises de navigation fluviales danubiennes de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie et de l'URSS, afin de déterminer les conditions de transport sur ce fleuve de marchandises d'exportation et d'importation de ces pays; sont venues ensuite s'y ajouter des entreprises allemandes et autrichiennes. Comme pour la SMGS (par. 37 et 43), il ne s'agit pas d'une Convention interétatique. Ce texte s'inspire des projets de CMN et des connaissements-types existants, notamment sur le Rhin. Aucune définition n'y est donnée de la "marchandise" et il n'y est nulle part question d'animaux vivants. Il faut donc en conclure que ceux-ci sont des marchandises comme les autres. A noter cependant l'article 31, qui prévoit que :

> "Des convoyeurs désignés par l'expéditeur peuvent accompagner la marchandise pendant le transport, s'il en a été convenu ainsi entre le transporteur et l'expéditeur."

Le transport d'animaux vivants ne paraît pas constituer ici une cause spéciale d'exonération pour le transporteur. Tout au plus, aux termes de l'article 50, lettre *d*, celui-ci ne sera-t-il pas responsable :

> "*d*) des dommages subis par les marchandises exposées par leur nature même à perte totale ou partielle, ou à avarie, notamment par rouille, détério-

---

pelle symptomatiquement les informations que, dans un transport combiné, l'expéditeur de marchandises dangereuses est tenu de donner à l'ETC aux termes de l'art. 7, par. 1er, du projet de Convention TCM.

[76] *Encomienda :* la cargaison qui, jusqu'à la limite de 20 kilos ou 100 dm³ est transportée par des véhicules pour voyageurs dans un compartiment approprié, à l'exclusion des animaux vivants, des explosifs et des matières qui constituent un risque physique pour les personnes (chap. 1er, art. 1er, définitions).

[77] *Carga :* tout bien qui puisse faire l'objet du transport commercial, à l'exception des *encomiendas* et des *equipajes* (*Id. : equipaje* est défini comme "les effets d'usage personnel que le voyageur porte normalement avec lui").

[78] Ces réserves peuvent porter sur la quantité des colis, leurs marques et numéros, sur leur état et conditionnement apparents, sur le poids brut ou le volume de la cargaison, selon le cas. L'UNIDROIT se réserve de compléter, le cas échéant, ce paragraphe quand il sera en possession du texte du *Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre entre la República Argentina, la República dos Estados Unidos do Brasil y la Republica Oriental de Uruguay* (auquel ont adhéré ensuite le Chili et le Paraguay).

[79] O. Kahn-Freund, *The Law of Carriage by Inland Transport*, Londres, 4e éd., p. 367 à 369.

[80] F. M. Sanchez Gamborrino, "La naturaleza y vicio propios de las cosas causa de exoneracion de la responsabilidad del porteador", *Rev. derecho mercantil*, 1953, p. 36.

ration interne, gel, dessiccation, évaporation, putréfaction, etc., à la condition que ces dommages aient été occasionnés nonobstant le soin diligent apporté par le transporteur lors du transport."

59. Quant à la pratique commerciale, il faut signaler le projet de Conditions de transport de la navigation intérieure (*Beförderungsbedingungen der Binnenschiffahrt*) du 31 janvier 1964, élaboré pour le Rhin par l'Union internationale de la navigation intérieure (UINF). Ce texte prévoit dans son pararaphe 16 (cas particuliers d'exonération de responsabilité) :

"(1) Le transporteur ne sera pas responsable:

"...

"*e*) à l'égard d'animaux vivants pour le dommage qui est né des risques inhérents au transport de ces animaux.

"2) Si un dommage est né, qui pouvait naître, compte tenu des circonstances du fait, de l'un des risques visés au sous-paragraphe 1; il est présumé, sauf preuve contraire, être né du risque correspondant."

60. Le texte ci-dessus correspond au paragraphe 59, 2), n° 5 du *Binnenschiffahrtsgesetz* allemand des 15 juin 1895-20 mai 1898, qui précise, en son paragraphe 65, 2), que le plein fret doit être payé même pour les animaux qui seraient décédés en cours de route.

F. — Transports combinés internationaux

61. Les divers projets de Convention sur le contrat de transport international combiné de marchandises, jusques et y compris le projet de Convention TCM issu des Tables Rondes de l'UNIDROIT, ne parlent pas du transport des animaux vivants. Basés sur le système "réseau", ils appliqueraient, en cas de dommage à un animal localisé sur un parcours déterminé, le régime des transports d'animaux dans le mode de transport correspondant. Quant au système de base (ou résiduel), applicable si le lieu du dommage est inconnu, les projets originaires UNIDROIT mettaient toutes les marchandises sur un même pied et ne prévoyaient d'exonération pour le transporteur principal que s'il prouve que le dommage s'est produit dans des circonstances exclusives de toute faute de sa part ou de ses préposés, celle-ci s'appréciant sur la base des devoirs incombant à un transporteur principal diligent. Par contre, les projets TCM contiennent une longue liste d'exonérations à la responsabilité de base de l'ETC, parmi lesquelles figure le vice propre des marchandises (art. 9, par. 2, lettre *e*; article 9A *bis*, lettre *a in fine* : Doc. ECOSOC-E/CONF.59/17); au cours des discussions concernant ces textes, certains voulaient ranger sous cette notion le risque spécial inhérent au transport d'animaux vivants (voir aussi chap. VI).

62. Dans la pratique, des lignes de transports par conteneurs transportent déjà des animaux vivants (en matière aérienne, le Manuel de l'IATA prévoit de nombreux modèles de conteneurs adaptés aux diverses espèces). Les conteneurs pour bétail sont placés vers la poupe; des chiens et des chats sont également transportés en conteneurs mis en chenils. Vers la fin de 1972, l'Overseas Containers Limited (OCL) a commencé à transporter des chevaux, accompagnés par un palefrenier au service du chargeur (pour lequel ce dernier signait une déclaration d'exonération). Les animaux vivants étaient ainsi transportés sous le couvert du *Combined Transport Bill of Lading* ordinaire de l'OCL sur lequel était apposé un cachet portant le texte suivant :

"*Animaux vivants :* nonobstant les dispositions du tarif, le transporteur ne sera responsable d'aucune perte, quelle qu'en soit la cause. Au cas où le capitaine, usant de sa seule discrétion, estimerait qu'un animal quelconque peut constituer un danger pour la santé de tout autre animal ou de toute personne se trouvant à bord, ou peut faire retarder le navire, ledit animal pourra être abattu et jeté à la mer sans que la responsabilité du transporteur puisse être mise en cause [81]. Le chargeur garantira le transporteur contre les frais entraînés par des services vétérinaires au cours du voyage, par la fourniture de fourrage pour toute période pendant laquelle le transport aura été retardé pour une raison quelconque, et par l'application de la réglementation édictée par les autorités d'un pays quelconque en ce qui concerne lesdits animaux. Pour tout animal né au cours du voyage et débarqué vivant, le consignataire acquittera 15 p. 100 du fret perçu pour la mère, ou paiera le fret normal si celui-ci représente une somme plus élevée."

En outre, un certain nombre d'envois d'animaux, généralement des chevaux, sont effectués sur la route Europe-Australie en utilisant des "conteneurs spécialement aménagés en stalles".

IV. — Le transport maritime international des animaux vivants

Les Règles de La Haye et le «Harter Act»

63. En excluant les animaux vivants de la définition de "marchandises", la lettre *c* de l'article 1er des Règles de La Haye (entendues comme sur les connaissements maritimes) écartait *ipso facto* de son champ d'application les transports ayant pour objet ces animaux (voir par. 25). Elle ne faisait que reproduire la disposition correspondante dans les Règles de La Haye de 1921. Les travaux préparatoires de ces deux textes sont discrets sur cette exclusion [82]. On se borne d'habitude à rattacher celle-ci, sans plus, au *Harter Act* américain (loi du 13 février 1893), dont l'article 7 déclare que les articles 1er (chargement, garde et déchargement soigneux) et 4 (délivrance obligatoire d'un connaissement) ne seront pas applicables au transport d'animaux vivants.

64. Avant le *Harter Act*, on se demandait, aux Etats-Unis comme en Angleterre, si la transporteur d'animaux vivants pouvait être considéré comme un *common carrier*, et notamment si on pouvait mettre le bétail sur le même pied qu'une marchandise ordinaire comprise dans le sens utilisé par les *common carriers*.

---

[81] On notera la similitude avec le régime des marchandises dangereuses dans les Règles de La Haye (art. 4, par. 6).

[82] En 1921, la discussion porta surtout sur l'élargissement de l'exclusion aux marchandises périssables (Inter. Law Assoc., *Report on 30th Conference*, 1921, vol. II, *Proceedings of the Maritime Law Committee on The Hague Rules 1921*, p. xliii, 78 à 80.

En toute hypothèse, même quand on tenait les animaux vivants pour une marchandise spéciale en vertu de ses tendances ou inclinations imprévisibles et irresponsables (voir par. 13), le transporteur n'était jamais autorisé à s'en désintéresser jusqu'à franchir les bornes de l'impunité. Un départage équitable restait maintenu par les juges, compte tenu des règles sur le fardeau de la preuve, entre les dommages qu'on pouvait reconduire à une sorte de vice résultant de la nature de cette marchandise spéciale, et ceux qu'il fallait sans plus attribuer au comportement fautif du transporteur et de ses préposés, cause primaire du dommage (innavigabilité du navire, navire mal armé et mal équipé; déraillement du train dû au mauvais état de la voie, etc.). De même, si les clauses d'exonération visant ces transports étaient admises, les juges conservaient un droit de regard, notamment sur leur nature juste et raisonnable [83]. Cette approche équitable n'était d'ailleurs nullement limitée au monde juridique anglo-américain. A l'époque, les juges argentins ont affirmé que la clause de non-responsabilité pour transport d'animal vivant insérée au connaissement ne saurait avoir pour effet d'impliquer l'irresponsabilité absolue du transporteur, mais seulement de mettre à charge du réclamant la preuve que ce dommage a été causé par la faute ou le dol du capitaine [84].

65. Près d'un siècle plus tard, on tendait, jusqu'aux travaux de la CNUCED et de la CNUDCI, à accepter l'exclusion des animaux vivants comme une sorte de postulat. Dans cette optique, il est intéressant de faire avec Montier [85] un retour en arrière révélateur sur l'historique de la prise de position du *Harter Act* concernant les transports d'animaux vivants : "Quand le *Harter Act* fut introduit au Congrès américain, les Etats-Unis avaient un important commerce d'animaux vivants dont ils faisaient une exportation considérable par mer ... l'*Act* devait affecter l'armement d'une façon assez sérieuse. Il aurait dû de même affecter le commerce d'exportation de bétail par suite de l'augmentation du taux de fret, qui aurait inévitablement suivi l'augmentation de responsabilité beaucoup plus grande pour l'armateur qui transporte des animaux vivants au lieu de marchandises inertes. Aussi, suivant la formule amusante du *Fairplay* (n° 11 août 1924, p. 376), le Congrès, ne voulant pas frapper le commerce national, fit une addition de la onzième heure retirant les animaux vivants du champ d'application de certains articles de l'*Act*, révélant ainsi la pensée des promoteurs de cette loi que "la sauce qui était bonne pour ces oies d'armateurs anglais n'était pas avantageuse pour la santé de ces messieurs les exportateurs américains".

Les lois

66. Le Protocole de signature de la Convention de Bruxelles de 1924 (al.2) permet aux Etats de "donner effet à cette Convention soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation". Cette faculté, source de divergences malencontreuses, a rendu vains les efforts d'unification sur de nombreux points. Elle explique pourquoi les lois nationales n'ont pas appliqué d'une façon uniforme le principe d'exclusion contenu dans l'article 1, lettre *c*, des Règles de La Haye.

67. On peut ramener ces lois nationales à trois grands groupes: *a*) les lois qui excluent l'application des Règles de La Haye aux transports internationaux d'animaux vivants; *b*) les lois qui ont incorporé les Règles sous une forme autonome mais qui prévoient, à l'égard de ces transports, une faculté d'exonération pour le transporteur; *c*) les lois qui ont incorporé les Règles sous une forme autonome, mais qui, à l'égard de ces transports, ne font pas une exception à la règle générale édictant la nullité des clauses d'exonération.

68. *a*) De très nombreux Etats ont repris, textuellement ou presque, les Règles de La Haye dans leur législation. Les transports d'animaux étant exclus des Règles, les droits et devoirs du transporteur maritime et ses facultés d'exonération à l'égard des animaux seront donc réglementés par le droit commun maritime de chacun de ces Etats [86]. Si ce transporteur n'est pas tenu des obligations imposées par les Règles, il ne pourra pas non plus en invoquer le bénéfice. Cette exclusion laisse donc planer, dans cette hypothèse-ci, bien des incertitudes sur le régime de responsabilité applicable [87]. La détermination de ce régime sera laissée aux règles de conflit du juge saisi. Toutefois, les transporteurs maritimes d'animaux vivants, forts de ce privilège exorbitant, n'ont pas manqué de faire élaborer pour ces transports des connaissements types les mettant à l'abri des surprises.

69. Appartiennent à ce premier groupe : Royaume-Uni et tous les Etats qui ont suivi l'exemple du *Carriage of Goods by Sea Act* britannique de 1924; Etats-Unis d'Amérique, avec leur *Carriage of Goods by Sea Act* de 1936, dans le sillage du *Harter Act*; Belgique; Cité du Vatican; Danemark; Egypte; Espagne; Finlande; Liban; Libéria; Norvège; Philippines; Portugal; Suède; Syrie; France et Italie (pour les transports qualifiés d' "internationaux"). Rien n'empêcherait cependant les parties de soumettre le contrat de transport d'animaux vivants aux Règles [88].

70. *b*) Les Etats qui ont incorporé la Convention de Bruxelles de 1924 sous une forme autonome dans leur loi nationale ne pouvaient évidemment laisser le transport des animaux vivants en dehors de toute réglementation. Par contre, la Convention, dont l'objet n'est que "l'unification de certaines règles", suppose derrière elle une loi nationale applicable pour combler ses lacunes. Dans un certain nombre de ces Etats, le transporteur est autorisé, pour ce cas particulier, à s'exonérer de sa responsabilité. Cela ne lui donnera

[83] Voir sur la jurisprudence anglaise et américaine de l'époque concernant la notion de *reasonableness*, considérée non *in abstracto*, *Carriers of Live Stock* dans *American and English Encyclopedia of Law*, vol. III, Northport, L. I., 1887, p. 10 à 15.

[84] Cour suprême de Buenos Aires, 17 mars 1898, *Rev. int. dr. mar.*, XIV, p. 203.

[85] G. F. Montier, *Le Harter Act*, Paris 1932, n° 37, p. 43.

[86] D. J. Markianos, *Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Vertrachterhaftung*, Hambourg, p. 82. Ce même auteur analyse (p. 56 et suivantes) les avantages respectifs de l'incorporation dans le contexte de la loi nationale et de l'acceptation *ne varietur* (ou presque) des textes conventionnels dans le droit national laissant subsister, à côté de cette *lex specialis*, un droit commun sous-jacent applicable toutes les fois que la loi spéciale ne l'est pas.

[87] Réponse de la France au 1er questionnaire de la CNUDCI sur les connaissements (A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1/vol.I).

[88] W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto 1965, p. 197.

pourtant pas la liberté presque complète du régime visé au *a* ci-dessus. Toutes les autres dispositions légales concernant les transports maritimes, étrangères à la substance de la clause, lui seront applicables. Même sur le terrain de la responsabilité, conformément aux principes généraux du droit de maints pays, l'application de la clause pourra être écartée en cas de dol ou de faute lourde de ce transporteur [89]. La liberté d'exonération n'aura comme limites que l'ordre public et les bonnes mœurs ainsi que d'autres dispositions que le droit commun des contrats pourrait édicter en matière d'exonération ou de limitation de la responsabilité d'un débiteur (voir Code de commerce turc, art. 1117, par. 2) [90]. L'une des conséquences de ce système sera que le transporteur qui n'aurait pas stipulé cette exonération sera tenu comme vis-à-vis d'une marchandise ordinaire (cas exceptés, limitation, etc.).

71. Font partie de ce groupe : Allemagne; Grèce [91]; Japon; Madagascar; Pays-Bas; Pologne; Suisse; Tunisie; Turquie; Yougoslavie; France [92] et Italie (transports "non internationaux"); le Code maritime scandinave uniforme (transports maritimes interscandinaves) [93].

72. *c*) D'autres Etats ont incorporé les Règles de La Haye dans leur législation en étendant leur application aux animaux vivants et sans permettre au transporteur de s'exonérer à leur égard. Ainsi le Code soviétique de la navigation commerciale maritime ne contient à l'égard des transports d'animaux vivants aucune exception à l'article qui édicte la nullité des clauses contraires aux dispositions impératives de ce même Code (art. 116, par. 3). Cette sévérité est cependant atténuée par l'interdiction légale — voir aussi la SMGS (*supra*, par. 43) — de transporter par mer des animaux non accompagnés par un convoyeur préposé du chargeur ou du destinataire et par la disposition aux termes de laquelle le transporteur n'est responsable pour les marchandises accompagnées par un préposé du chargeur ou du destinataire que si ce dernier prouve la faute dudit transporteur (art 162 du même Code). Le Mexique doit être rangé dans ce groupe [94].

73. En conclusion, l'uniformité est loin de régner sur le plan de l'application pratique des Règles de La Haye en matière de transport d'animaux vivants, et le jeu des règles de droit international privé du juge saisi pourra réserver des surprises quand celui-ci devra trancher un conflit de lois facile à naître en la matière.

74. Les réponses des Gouvernements aux points 3 *a* et *b*, du premier questionnaire de la CNUDCI sur les connaissements (A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1 [vol. I, II, III]), d'ailleurs plus enclins, à l'ère des conteneurs, à porter leur attention sur les chargements en pontée que sur les animaux vivants, reflètent cette incertitude. Elles se ressentent aussi de ce que les inconvénients étaient moins graves pour maints Etats n'appartenant pas au groupe *a* (*supra*, par. 68-69) parce que, chez ceux-ci, les transports d'animaux vivants n'étaient pas hors-la-loi mais seulement, le cas échéant, l'objet de clauses d'exonération licites. C'est dans un esprit large qu'il faut interpréter, dans le Rapport du Secrétaire général, la note récapitulatrice [95] résumant la teneur de ces réponses, dont la plus claire est celle du Brésil. D'après elle, il faudrait considérer les animaux vivants, sous l'angle de la responsabilité du transporteur, comme une cargaison au même titre que toutes les autres marchandises [96].

Les documents

75. Une autre raison, peut-être inconsciente, de la tendance à laisser les transports d'animaux vivants en dehors d'une Convention improprement dénommée par les documents qu'elle couvre — les connaissements — et non par le contrat de transport qu'elle régit, serait que le billet d'entrée, un connaissement négociable, leur fait presque toujours défaut. De règle, un document de transport sert à prouver la réception de la marchandise et le contrat que celle-ci a pour objet. La fonction de représenter la marchandise est une caractéristique supplémentaire particulière au connaissement. Mais dans les transports d'animaux qui exigent des licences spéciales d'importation et des permis sanitaires, le destinataire est généralement connu, et la vente sous-jacente conclue ferme, bien avant le départ. Aussi les deux premières fonctions précitées suffisent-elles et les documents ne dépasseront pas le grade d'un simple reçu (notamment pour des petits animaux isolés), d'un récépissé, d'un titre non négociable du type lettre de voiture. La plupart du temps, ces transporteurs n'émettent donc pas de connaissement; "à la place, ils délivrent un bordereau d'expédition ou quelque autre forme de reçu dont les termes visent à les exonérer de toute responsabilité en quelque circonstance que ce soit" [97]. Quand ils utilisent les formules ordinaires des connaissements, ils les surchargent d'une estampille reproduisant les exonérations (*Livestock clause*) avec souvent aussi la mention "Marchandises en pontée aux risques du chargeur" (les animaux devant souvent voyager sur le pont, par exemple dans les mers chaudes) et d'un cachet "Non négociable". On pourra encore mentionner le nom et l'adresse du destinataire

[89] Cour d'appel de Paris, 12 février 1964, *Droit maritime français*, 1965, p. 161. "Conformément aux principes généraux du droit, il [le transporteur maritime] ne peut se prévaloir utilement des clauses limitatives ou exclusives de responsabilité qu'il stipule à son profit qu'autant que les fautes qu'il a commises n'ont pas de caractère dolosif ou ne constituent pas des fautes lourdes équipollentes au dol." Il s'agissait d'un transport, couvert par la loi française, de 178 chevaux, dont 62 périrent en cours de transport à cause d'un très gros temps en dépit duquel le transporteur avait fait appareiller.

[90] Markianos, *op. cit.*, p. 82.

[91] La Grèce a repris la teneur de la Convention de Bruxelles de 1924, sans y avoir adhéré, dans son Code de droit privé maritime de 1958, à travers la codification allemande de 1937.

[92] Il en était ainsi déjà dans la loi du 2 avril 1936. Aux termes de l'art. 30 de la loi du 18 juin 1966, par dérogation à la disposition édictant la nullité des clauses contraires, "toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports d'animaux vivants...".

[93] Voir la réponse de la Norvège au 1er questionnaire de la CNUDCI, *op. cit.*, vol. I, p. 140.

[94] Voir réponse du Mexique au 1er questionnaire de la CNUDCI, *op. cit.*, vol. III, p. 10; voir aussi réponse de la République de Corée, *op. cit.*, vol. I, p. 120.

[95] Rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime (A/CN.9/63/Add.1, note 71; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV, annexe).

[96] Voir réponse du Brésil au 1er questionnaire de la CNUDCI, *op. cit.*, vol. III, p. 71.

[97] Rapport du Secrétaire général, *op. cit.*, vol. I, p. 35, note 67.

sans la clause à ordre; ou bien encore la formule portera la mention imprimée "Non négociable à défaut de consignation à ordre" et les parties se comporteront en conséquence. Enfin, certains documents, exclusivement destinés au transport d'animaux, ne se qualifient même pas de "connaissement", mais de "contrat pour le transport d'animaux vivants", "non négociable", en stipulant expressément que "Tout reçu de marchandises établi par la compagnie ou en son nom est un document non négociable. Les propriétaires ne peuvent se voir délivrer de connaissements" (voir le document en annexe III).

La pratique

76. Les documents, quels qu'ils soient, sous le couvert desquels s'effectuent des transports d'animaux, sont l'expression de contrats d'adhésion et ne manquent jamais d'assurer au transporteur les plus larges clauses d'exonération, rejetant ainsi le transport d'un siècle en arrière, à l'époque des *negligence clauses*, quand "le capitaine en était arrivé à transporter ce qu'il veut, quand il veut, où il veut, comment il veut et dans l'état qui lui convient" [98].

77. Afin de mieux se rendre compte des conditions dans lesquelles, juridiquement, s'effectuent ces transports, l'annexe IV réunit un choix de clauses et mentions exonératoires usuelles qui devraient, d'après leurs auteurs, dresser contre toute mise en cause de la responsabilité du transporteur maritime d'animaux une muraille dont l'impénétrabilité a fait l'objet de critiques fondées [99]. *Grosso modo,* on peut diviser les documents usuels en trois groupes :

78. *a*) Des connaissements courants portant une surcharge contenant les clauses spéciales concernant les transports d'animaux. Surtout quand il n'est pas spécialisé dans ces transports, le transporteur maritime peut ainsi utiliser son connaissement courant quand il doit effectuer un transport d'animaux. Il appose, en surcharge, la clause d'exonération de son choix soit au moyen d'une estampille, soit par une mention dactylographiée sur le recto dudit connaissement, généralement dans les cases "Nombre et nature des colis — Description des marchandises" : voir un choix de ces clauses dans l'annexe IV, section I.

79. *b*) Des connaissements courants comprenant plusieurs clauses imprimées, applicables au cas où ils doivent servir à couvrir des transports d'animaux vivants. Les connaissements-types contiennent fréquemment, parmi les clauses qui figurent à leur verso, en caractères minuscules au point d'être illisibles, une ou plusieurs clauses imprimées concernant les chargements en pontée et les animaux vivants : voir un choix de ces clauses, allant du simple au compliqué, dans l'annexe IV, section II.

80. *c*) Documents expressément destinés aux transports d'animaux et spécialement conçus en conséquence [100]. On ne saurait, dans le cadre de la présente étude, procéder à une analyse détaillée (qui déborderait le problème de la responsabilité dans ces transports) de ces documents qui tantôt s'intitulent "connaissement" ("*Livestock Bill of Lading*"), et tantôt omettent même ce terme, pour préciser qu'ils sont des documents non négociables et que les propriétaires des animaux n'auront pas droit à la délivrance de connaissements.

81. On y retrouve, en substance, présentées sous une forme plus ou moins organique, bon nombre des clauses reproduites dans l'annexe IV. En général, les formules sont celles des connaissements en usage avant les Règles de La Haye. Elles sont spécifiquement aménagées en fonction d'une cargaison d'animaux vivants et contiennent une énumération impressionnante de *negligence clauses*. Ainsi, aux cas d'exonérations classiques (acte de Dieu, etc.), étendus aussi largement que possible, s'ajoutent une exonération totale pour l'innavigabilité et l'inaptitude au transport de tout bâtiment ou engin utilisé pour celui-ci; le droit discrétionnaire du capitaine de dérouter, de charger les animaux sur le pont, de les transborder, de s'en débarrasser à tout moment; l'obligation de payer le fret sur le nombre d'animaux chargés, c'est-à-dire même pour les bêtes décédées en cours de route ou perdues avec le bâtiment allé par le fond par suite de son innavigabilité ou de l'impéritie de l'équipage; un privilège spécial sur cette cargaison. D'autres clauses concernant la nourriture et l'abreuvement des animaux, le fret à payer pour le surplus de fourrage débarqué à destination, la position du ou des accompagnateurs ou celle du transporteur lui-même quand il accepte de faire veiller à cette cargaison (voir par. 83 et suivants). Quand ils ne règlent pas ces questions dans leur contexte, ces documents sont accompagnés d'extraits de tarifs indiquant, selon les espèces et le nombre des animaux, le fret à payer par tête, les fournitures et les approvisionnements incombant respectivement au chargeur et au transporteur, ainsi qu'éventuellement le prix de passage du ou des convoyeurs ou les gratifications dues au personnel du transporteur autorisé à soigner les animaux.

82. Il a paru plus simple et plus complet, pour mieux comprendre la pratique, d'annexer un de ces derniers documents (annexe III), le *Non-negotiable Contract for Conveyance of Live Stock* de la Belfast Steamship Company Ltd., dont les conditions générales illustrent bien le déséquilibre qui règne actuellement entre les parties à un contrat de transport d'animaux vivants [101].

---

[98] G. van Bladel, *Connaissements et Règles de La Haye*, Bruxelles 1929, n° 1. C'est à peu près ce que dit expressément l'une des clauses reproduites dans l'annexe IV (n° 6).

[99] Rapport du Secrétaire général, *op. cit.*, par. 42 et 43. A côté de ces clauses ou mentions, souvent une autre autorise le chargement en pontée aux risques du chargeur.

[100] Il n'est pas rare que des éleveurs affrètent un navire entier pour transporter leurs animaux. Les conditions dans lesquelles se font ces opérations varient évidemment d'une charte-partie à l'autre. L'hypothèse sort du cadre de cette étude. De plus, quand un document est émis outre la charte-partie, il ne remplit normalement pas les conditions nécessaires à l'application des Règles de La Haye.

[101] On citera, parmi des documents similaires, obligeamment communiqués par le Gouvernement australien, le *Bill of Lading for Carriage of Livestock* de la C. Clausen Dampskibsrederi A/S de Copenhague, utilisé pour le transport de moutons d'Australie au Moyen-Orient; l'*Australia Outward Livestock Bill of Lading* de la Safocean (Pty.) Ltd., opérant pour le transport de bétail entre l'Australie et l'Afrique du Sud; l'*Australia Outward Livestock Bill of Lading* de la Royal Interocean Lines néerlandaise, qui transporte des animaux d'Australie vers l'Afrique orientale, l'Inde et Sri Lanka; le connaissement utilisé par l'Aries Shipping (Singapore) Pty.

(Suite de la note p. suiv.)

V. — Le convoyeur

83. En principe, si quelqu'un (convoyeur, palefrenier, *groom, attendant, drover, handler/carer*, etc.) accompagne les animaux [102], l'ayant droit (chargeur ou destinataire) doit au transporteur le prix du passage de l'accompagnateur et les frais de son entretien à bord. Le ou les accompagnateurs (en nombre suffisant) sont tenus de surveiller les animaux pour le compte de l'ayant droit et assument pour lui toute la responsabilité de ces animaux. Parfois, le transport a lieu sans accompagnement : soit parce que le transporteur prend directement à charge les fonctions de convoyeur, soit parce que les parties renoncent à l'accompagnement pour divers motifs; par exemple : animal isolé inoffensif (*pet*); voyage de brève durée; assistance assurée par des mandataires en cours de route; indifférence quand il s'agit d'animaux destinés à l'abattoir [103].

84. La figure juridique du convoyeur, sorte de *longa manus* de l'ayant droit sur ses biens pendant le transport, a été plus particulièrement étudiée en droit ferroviaire. En effet, l'obligation pour l'expéditeur, aux termes de l'article 4 CIM, de faire escorter par des personnes expertes certaines marchandises ou objets admis au transport sous conditions [104] est pour le chemin de fer l'une des contreparties à l'obligation de transporter de l'article 5 CIM. Le principe, constamment affirmé, est que le convoyeur, dans tous les cas, est le représentant de l'expéditeur et l'auxiliaire de celui-ci, et non point celui du chemin de fer : c'est le premier qui répondra des actes et omissions du convoyeur. En cas d'envoi non accompagné, rien n'empêcherait, en théorie, le chemin de fer d'assumer les fonctions de convoyeur. Mais, en pratique, il s'en abstient pour ne pas se charger d'une telle responsabilité dans un régime déjà sévère pour lui, et parce qu'il ne dispose pas du personnel compétent nécessaire. La CIM de 1970 a atténué la rigueur de l'obligation d'accompagnement (art. 4, par. 1, lettre *d*, 1°, al. 3) [voir *supra*, par. 38] imposée dans les CIM précédentes, mais a maintenu la mention obligatoire "sans convoyeurs" dans la lettre de voiture quand les envois peuvent ne pas être accompagnés et ne le sont pas. La SMGS, où ces obligations restent strictes, non seulement prévoit une cause "privilégiée" d'exonération du chemin de fer au cas où le dommage est dû au fait que le convoyeur n'a pas pris les mesures nécessaires à la sécurité de la marchandise (art. 22, par. 2, lettre *f*, et par. 7), mais son article 10 fait repondre l'ayant droit qui fournit le convoyeur pour tous les dommages que le chemin de fer pourrait subir par la faute dudit convoyeur.

85. La tâche du convoyeur — précisent Nanassy-Wick [105] — est avant tout de procurer aux animaux les soins et la surveillance nécessaires pendant le transport (affouragement, abreuvement, traite, prévention de blessures ou de dommages, participation aux contrôles vétérinaires, etc.) et de veiller au déroulement ordonné du déchargement et du transport ultérieur hors gare des animaux. Il devra en particulier intervenir en temps utile en cas de danger, par exemple pour empêcher qu'un animal ne s'étrangle dans son licou, pour assurer l'aération, la bonne fermeture des wagons, pour éviter l'incendie, etc. Mais il n'aura jamais l'obligation de veiller à ce que les préposés du chemin de fer accomplissent leur service [106]. Le convoyeur a le devoir de rester près de ses bêtes, et le chemin de fer pourra invoquer la cause privilégiée d'exonération basée sur l'accompagnement prévue dans la Convention si le convoyeur se trouvait au moment du dommage dans un autre wagon ou auprès d'un autre envoi également accompagné par lui [107].

86. L'un des intérêts que présente le projet de Fiche de l'UIC (voir par. 6, 45) est de spécifier, à côté des obligations de l'expéditeur et du chemin de fer, celles du convoyeur, comme complément de celles qu'impose déjà la Convention. De son côté, le *Live Animals Manual* de l'IATA prévoit [sect. II ("Normes générales régissant l'acceptation et la manutention"), par. 12 "Convoyeurs"] que des convoyeurs seront autorisés, à la discrétion du transporteur aérien, à accompagner des animaux sur tous les aéronefs-cargos ou dans le compartiment-cargo des aéronefs mixtes cargo-passagers. En outre, les indications spécifiques de ce manuel relatives aux diverses espèces d'animaux guideront tant le convoyeur que le transporteur qui accepterait cette charge (*mesures préparatoires avant l'expédition, consignes d'alimentation, soins généraux et chargement*).

87. La Convention de Paris contient dans sa partie générale des dispositions sur le convoyage qui sont applicables à tous les modes de transport. Son article 10 affirme qu'en principe les animaux doivent être accompagnés "afin de leur assurer en cours de transport les soins nécessaires [108] . . ., sauf lorsqu'ils sont remis au transport dans des emballages clos, lorsque le transporteur prend à sa charge les fonctions de convoyeur et lorsque l'expéditeur a chargé un mandataire de prendre soin des animaux dans des points d'arrêt appropriés". En ce qui concerne les transports par eau, la Convention déclare en outre (art. 29) que "le nombre des convoyeurs doit être suffisant, eu égard au nombre des animaux transportés et à la durée de la traversée".

88. Sur mer, "les animaux (spécialement les animaux sauvages) peuvent être accompagnés d'un convoyeur ou d'un gardien, sur lequel le transporteur n'a aucune autorité" [109]. Il n'empêche que le capitaine, pré-

---

(Suite de la note 101.)
Ltd. et le *Livestock Bill of Lading* de l'armement Abdul-*Moshin and Youssef Ahmed Al-Sager and Co. du Koweït pour* le transport de moutons entre l'Australie occidentale et le golfe Persique.

[102] On laisse évidemment de côté les animaux familiers qui voyagent avec leur maître, passager à bord, et que l'on tend à assimiler aux bagages accompagnés.

[103] Le calvaire des chevaux destinés à l'abattoir, en trafic entre l'Irlande et le continent européen, est à l'origine de la Convention de Paris et, dans un contexte général, de la campagne de la RSPCA (*supra*, note 17).

[104] Véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues; transports funéraires (aboli dans la CIM de 1970); animaux vivants; objets dont le transport présente des difficultés particulières (CIM, art. 4).

[105] De Nanassy-Wick, *op. cit.*, p. 17, par. 21.

[106] *Id., op. cit.*, p. 199, par. 55.

[107] *Id., op. cit.*, p. 198, par. 54.

[108] Les art. 11 et suivants prévoient l'obligation de prendre soin des animaux, de les abreuver, de les nourrir et, le cas échéant, de les traire à intervalles réguliers; de faire appel à un vétérinaire en cas de besoin; de tenir soigneusement nettoyés les moyens de transport ou les emballages.

[109] Rapport du Secrétaire général, *op. cit.*, par. 67.

posé du transporteur, reste toujours maître à bord et que toute intervention intempestive du convoyeur des animaux (comme du propriétaire qui — le cas n'est pas rare — les accompagnerait) qui serait à l'origine du dommage serait — comme partout — élisive, sous une forme ou une autre, de la responsabilité du transporteur.

89. L'expérience de la pratique maritime montre que, dans ce mode de transport qui ignore l'obligation ferroviaire de transporter, les relations entre le convoyeur, les animaux et le bord sont, de règle, normales. En fait, les appréhensions quelquefois manifestées semblent souvent plutôt viser à la perpétuation d'un régime très favorable que réfléchir une tension contractuelle réelle justifiant un régime exceptionnel. Dans la pratique, les tarifs (sinon les connaissements spéciaux) règlent en quelques clauses brèves les cas du convoyage ou de la prise en charge directe de ce service par le transporteur, et du transport du convoyeur lui-même.

90. Quant aux deux premiers cas, une formule courante est la suivante :

"L'expéditeur doit prendre des dispositions pour assurer le convoyage des animaux, etc. Si le boucher ou un membre quelconque de l'équipage s'occupe des animaux (avec l'assentiment de la compagnie ou du capitaine), une indemnité lui sera versée dans les conditions sus-indiquées. Le montant de cette indemnité sera perçu avec le fret." (Clause des *Conditions for the Conveyance of Livestock* des *Southbound* et *Northbound Tariffs du West-African Joint Service*.)

91. Si l'on considère ces deux situations sur le plan juridique, dans la première, le convoyeur est le mandataire de l'ayant droit à la cargaison escortée. Comme tel, ce représentant s'efface devant son représenté, tout comme si ce dernier accompagnait lui-même les animaux. Les conseils et les soins de l'un comme de l'autre sont la raison même de leur présence à bord et seront précieux pour le capitaine, plus versé dans les sciences nautiques que dans la zoologie. S'ils se sont trompés, ce n'est pas le principe d'autorité qui sera mis en cause : la faute du chargeur ou de ses préposés exonère le transporteur dans tous les modes de transport sans qu'il doive faire appel à une cause d'exonération privilégiée. Et, dans la formule envisagée par le Groupe de travail, le transporteur réussira aisément à prouver, en présence d'une telle faute, "que lui-même et ses préposés ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences".

92. A première vue, la situation peut sembler juridiquement plus délicate quand, en vertu d'un accord avec le chargeur, le transporteur assume la charge de convoyeur pour la confier à son propre personnel. Il réunit ainsi, directement ou indirectement, sur sa tête, outre la qualité qu'il tient du contrat de transport, celle tirée d'un rapport de mandat — régi par la loi nationale applicable — en vertu duquel il représente celui qui est son cocontractant dans le premier contrat. Toutefois, les exonérations qui peuvent jouer dans le cadre du transport n'étendent pas *ipso facto* leur effet à un rapport de mandat où, en tout cas, une infidélité du mandataire ou la négligence qui peut y être assimilée ouvrirait au mandant un droit autonome à réparation.

93. Mais, en fait, le transporteur prudent ne se laisse confier des animaux qu'au vu d'instructions précises du chargeur/mandant les concernant, qui contiendront sans doute les mesures raisonnablement exigées pour éviter les événements dommageables (pour reprendre la formule citée au paragraphe 91) [110]. Dans ce contexte, on rapproche spontanément les animaux vivants d'une autre marchandise avec laquelle ils présentent plus d'une affinité, les marchandises dangereuses embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur maritime (Règles de La Haye, art. 4, par. 6, dernière phrase), une assimilation que font déjà certains connaissements (voir, par exemple, annexe IV, clause n° 18). Tout comme les animaux ainsi confiés au transporteur, les marchandises dangereuses voyagent sans escorte, mais le transporteur exigera normalement du chargeur, avant de les accepter à bord, des instructions précises quant à leur nature et aux précautions à prendre; l'OMCI a facilité, en élaborant un précieux Code des marchandises dangereuses [111], cette pratique consacrée dans d'autres Conventions [112]. Ces considérations devraient contribuer à dissiper les appréhensions suscitées parfois par la prise en charge directe de la garde des animaux vivants de la part du transporteur.

94. Enfin le transport du convoyeur lui-même est un aspect accessoire, mais important du problème. Encore une fois, le droit ferroviaire offre une réponse. La Convention additionnelle (Berne, 20 février 1966) à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV) du 25 février 1961 inclut expressément, dans la notion des "voyageurs" protégés par elle en cas de responsabilité du chemin de fer pour mort et blessures, les convoyeurs des envois effectués conformément à la CIM (art. 1er, par. 1er, lettre *b*). Quant au domaine aérien, la Convention de Varsovie sera applicable au transport du convoyeur, même si on devait le considérer comme gratuit (art. 1er, par. 1er 2e phrase) [113].

95. La Convention du 10 octobre 1957 sur le transport de passagers par mer devrait s'appliquer aussi au contrat de transport du convoyeur (art. 1er, lettre *b*), qui ne devrait pas être exclu de la notion de "passager" (lettre *c*) [114]. La question de savoir s'il s'agit d'un transport à titre onéreux ou gratuit a été soulevée déjà au siècle dernier. Même si le libre-parcours remis aux convoyeurs de bétail contient une exonération de responsabilité du transporteur quant à leur intégrité personnelle, le transporteur reste tenu de les traiter comme des passagers; le contrat de transport des animaux et le libre-parcours doivent se lire dans le contexte d'une seule relation contractuelle et le palefrenier ne saurait donc être considéré comme un passager gratuit [115].

---

[110] On aperçoit l'intérêt que présenterait pour les transports maritimes un *vade-mecum* analogue au manuel de l'IATA.

[111] IMCO, *International Maritime Dangerous Goods Code*, vol. I, II et III (numéro de vente : IMCO 1972, 9, E) et suppl. 1972 (numéro de vente : IMCO 1973, 2, E).

[112] CMR, art. 22; voir aussi projet de convention TCM, art. 7.

[113] Le *IATA Live Animals Manual* précise : "Les dispositions concernant le transport des convoyeurs seront prises avant le voyage. Le prix du passage des convoyeurs sera perçu conformément à la résolution 514 de l'IATA, tel qu'il est prévu dans le tarif du transporteur." (Sect. II, par. 12.)

[114] L'OMCI a entrepris la révision de cette Convention; voir par. 124.

[115] Voir *American and English Encyclopedia of Law, op. cit.*, vol. III, par. 4, *e* : Drovers' Passes, p. 16 et *jur. cit.*

96. Souvent, dans la pratique, le transporteur se fait signer par le chargeur une déclaration de garantie *(Livestock Attendants Indemnity)*. Après y avoir affirmé la compétence professionnelle requise du ou des convoyeurs, le chargeur s'engage, vis-à-vis du transporteur et de ses préposés, non seulement à payer le prix du passage, mais à tenir ces derniers :

"... garantis contre toutes les demandes d'indemnité du chef de la mort desdits convoyeurs d'animaux, ou de blessures ou de maladies à eux causées, ou de dommages causés à leurs effets, que le préjudice ait sa source dans une négligence de votre part [le transporteur] ou de vos préposés ou agents ou dans des défectuosités du navire ou de ses installations ou qu'il ait toute autre cause. Cette garantie englobe les frais inhérents au refoulement de convoyeurs qui n'ont pas eu l'autorisation de débarquer à destination ainsi que les frais de rapatriement des convoyeurs malades ou blessés et les frais d'hospitalisation, les frais médicaux, les frais d'enterrement et les frais de justice."

VI. — Le transport multimodal d'animaux vivants

97. Peu de ces transports se limitent à un seul mode de transport. Si le trajet maritime ou aérien est souvent le plus important, il est presque nécessairement — si l'on ne compte pas dans l'ensemble du transport les périodes de quarantaine — précédé et suivi de transports effectués par d'autres modes, amenant les animaux depuis le lieu d'élevage ou les amenant vers les lieux d'utilisation.

98. Mais le transport intermodal d'animaux vivants se différencie très profondément des transports combinés classiques sur lesquels l'attention des unificateurs internationaux s'est tournée récemment. En effet, les animaux vivants, rejoignant la personne humaine, sont la seule marchandise qui donne presque immédiatement des signes de réaction manifestes quand elle subit un dommage, ce qui permet de repérer et de constater ce dernier. Cette caractéristique unique permet de surmonter l'obstacle majeur rencontré dans les transports combinés d'autres marchandises : la détermination de l'endroit où le dommage s'est produit, c'est-à-dire du mode de transport impliqué et de la loi à appliquer. Dès lors, on pourrait se demander si les transports multimodaux d'animaux vivants ne pourraient pas constituer un banc d'épreuve utile pour les efforts en cours sur le terrain plus vaste des transports multimodaux en général. Dans le cadre des présents efforts, cette considération devrait conseiller, pour ce cas particulier, une solution qui n'entraverait pas, pour le moins, une harmonisation de fait avec les régimes existant dans les autres modes de transport à l'égard de cette marchandise particulière (voir chapitre III).

VII. — Conclusions et propositions

Proposition préjudicielle

99. La première conclusion qu'il semble permis de tirer de l'exposé qui précède, et qui contient en elle-même une proposition en quelque sorte préjudicielle, est qu'il conviendrait de mettre fin à une situation qui, à la différence de tous les autres modes de transport, fait des animaux vivants des hors-la-loi dans les seuls transports maritimes. En bref, une telle situation est préjudiciable aux intérêts des usagers, leur marchandise étant ainsi laissée à l'arbitraire d'un cocontractant retranché derrière les clauses léonines d'un contrat d'adhésion. Elle est économiquement préjudiciable pour les pays, notamment en voie de développement, pour lesquels le commerce d'exportation et d'importation d'animaux vivants constitue un élément non négligeable de leur balance commerciale, en affectant sévèrement le coût d'une marchandise voyageant pratiquement sans protection. Elle est préjudiciable au bon renom de l'industrie des transports maritimes, mise en cause par une faible minorité de transporteurs et surtout par une caste d'intermédiaires, diaphragme parasitaire et onéreux. Elle est encore préjudiciable sur le plan humanitaire, notamment à la lumière de la Convention de Paris, laquelle impose des devoirs précis à ses Etats contractants.

100. Des réponses gouvernementales au premier questionnaire de la CNUDCI, il semble se dégager une majorité favorable à l'inclusion, dans le champ d'application des Règles de La Haye, des animaux vivants, à considérer — comme l'a opportunément proposé le Brésil (voir par. 74 et note 96) — "sous l'angle de la responsabilité du transporteur comme une cargaison au même titre que toutes les autres marchandises". Certains gouvernements se sont abstenus de répondre sur ce point, plus d'un d'entre eux vraisemblablement parce qu'ils s'intéressaient plus directement à la question, voisine dans le texte concerné des Règles, du chargement en pontée. Quant aux gouvernements qui ont adopté une attitude défavorable [116], il faut remarquer que, pour ceux qui ont incorporé les Règles directement dans le contexte de leur loi nationale, il s'agit en réalité non pas d'une exclusion aveugle, par hypothèse même non concevable (voir par. 70), mais du maintien ou non de la faculté accordée au transporteur maritime dans cette même loi de s'exonérer contractuellement à l'égard de cette cargaison particulière.

Les débats à la troisième session du Groupe de travail

101. Lors des discussions au sein du Groupe de travail à sa troisième session [117], un courant important parut se dessiner en faveur de l'inclusion des transports d'animaux vivants dans les Règles, avec ou sans affirmation d'une faculté d'exonération pour le transporteur. Essentiellement, les délégations adversaires de ce principe motivaient leur position par la crainte de controverses ("friction") entre transporteurs et ayants droit à cette marchandise, à propos de la vérification des causes de pertes ou avaries, et suggéraient l'élaboration de règles spéciales pour ces transports [118].

102. Mais à cette 3e session, le Groupe de travail ne s'était pas encore prononcé sur la question générale de la responsabilité de transporteur maritime de mar-

[116] Rapport du Secrétaire général, *op. cit.*, par. 71 et notes 71 et 72.

[117] Rapport du Groupe de travail sur sa 3e session, par. 31; *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, deuxième partie, IV.

[118] *Ibid.*, par. 33. A cette suggestion correspond celle du par. 121 concernant la collaboration que l'OMCI pourrait être appelée à apporter sur ce point spécifique.

chandises. Or, il a élaboré ensuite, à sa 4e session, un jeu de textes qui diffèrent assez des dispositions qui dominaient jusqu'ici cette question générale, textes appelés à remplacer plus particulièrement les paragraphes 1 et 2 de l'article 3 et les paragraphes 1 et 2 de l'article 4 des Règles de La Haye. Pour une meilleure compréhension, il convient de répéter ici le paragraphe 1er de ces textes (ci-après : "le paragraphe de base") :

"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 lieu pendant que les marchandises étaient sous garde au sens de l'article [...], à moins que le transporteur ne 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."

Dès lors, donc, le problème des animaux vivants — surtout si c'était de la vérification, objet de la crainte susindiquée, que dépendait sa solution — se présente sous un nouveau jour. Cette question de vérification, en effet, devrait se poser — si elle existe réellement — pour toute marchandise quelconque, dans un régime de responsabilité pour faute avec renversement du fardeau de la preuve, tel que le consacre le paragraphe de base.

103. Les éléments de cette étude devraient dissiper les hésitations sur cette première conclusion concernant l'opportunité d'inclure les transports d'animaux vivants dans le cadre des Règles révisées. La proposition, préjudicielle, consisterait donc à supprimer les mots "des animaux vivants et" dans la lettre *c* de l'article 1er des Règles. Ou, mieux encore, de supprimer, dans le texte adopté par le Groupe de travail à sa 3e session [119], les mots entre crochets (à l'exception des animaux vivants).

104. Cette première amélioration ainsi réalisée par rapport aux Règles de La Haye donne aux parties tous les bénéfices dérivant de ce que ces transports s'inscriront désormais dans une Convention d'unification par ailleurs impérative, notamment pour toutes les questions non liées à la responsabilité du transporteur, elles aussi laissées jusqu'ici aux stipulations des parties, c'est-à-dire à la volonté du transporteur dans ce contrat d'adhésion. (Voir par. 110.)

105. Deux autres propositions furent faites à cette même 3e session par des délégations par ailleurs favorables à l'inclusion des animaux vivants dans les Règles. La Pologne avait proposé le texte suivant [120] :

"Les animaux vivants, transportés en pontée ou en cale, sont réputés "marchandises" au sens du présent article, s'il est prouvé que le dommage ou la perte résulte exclusivement de l'innavigabilité du navire ou de l'imprudence du transporteur."

Toutefois, aujourd'hui, cette proposition semble ne pas cadrer avec le paragraphe de base, appelé à remplacer — entre autres — les art. 3 et 4 implicitement visés dans cette proposition. De son côté, la France proposait [121] d'ajouter à l'art. 1er, lettre *c* des Règles (où la mention relative à l'exclusion des animaux vivants serait évidemment supprimée) :

"Toutefois, en ce qui concerne le transport des animaux vivants, sont autorisées toutes clauses relatives à la responsabilité et à la réparation résultant des risques particuliers à ce transport." (Voir par. 108.)

106. Toujours à cette 3e session, d'autres délégations favorables à cette inclusion avaient estimé que les dispositions du paragraphe 2 de l'article 4 des Règles suffisaient à protéger les transporteurs contre tous risques spéciaux inhérents aux transports d'animaux [122]. Sur le plan formel, cette prise de position peut aussi paraître dépassée par le paragraphe de base qui devrait remplacer également le paragraphe 2 précité [123]. Quant au fond, cette opinion reste valable dans le contexte du paragraphe de base, précisément accepté parce que le Groupe de travail a estimé que ce paragraphe fournira une protection suffisante au transporteur dès que celui-ci prouvera que, devant le risque spécial encouru dans le cas d'espèce, il a pris, lui et les siens, toutes les mesures qu'on pouvait raisonnablement exiger d'eux afin d'éviter l'événement dommageable et ses conséquences.

Propositions : variantes

107. La seconde conclusion est, après avoir écarté l'hypothèse du maintien d'un *statu quo*, de soumettre au Groupe de travail trois variantes, en recommandant plutôt la troisième. La première proposition a pour base une manifestation expresse de la volonté des parties, dans un contrat de transport maritime d'animaux vivants, à l'égard de la responsabilité du transporteur, au moyen d'une stipulation expresse d'exonération en faveur de celui-ci. La deuxième se situe sur le terrain de la preuve, en partant d'une présomption légale exonératoire fondée sur le danger qui serait inhérent à un transport de ce genre. Enfin, la troisième tient compte du fait positif que les débats approfondis au sein du Groupe de travail ont porté à un réaménagement de l'équilibre entre le transporteur et le chargeur dans le paragraphe de base susvisé, dont la portée est très générale et dont le mécanisme semble parfaitement applicable sans plus au transport d'animaux vivants comme à celui de toute autre marchandise quelconque.

Proposition I

108. *a*) La première proposition consiste à supprimer l'exclusion des animaux vivants (proposition préjudicielle : voir par. 103), puis à ajouter au paragraphe 8 de l'article 3 des Règles (ou à la disposition correspondante des Règles révisées) l'alinéa nouveau suivant :

"Toutefois, en ce qui concerne les transports d'animaux vivants, seront autorisés dans le contrat de transport tous accords, conventions ou clauses rela-

[119] *Ibid.*, par. 25 (par. 1 du rapport du Groupe de rédaction) et par. 26.

[120] A/CN.9/WG.III(III)/CRP.3.

[121] A/CN.9/WG.III(III)/CRP.4.

[122] Rapport du Groupe de travail sur sa troisième session, *op. cit.*, par 32.

[123] Est également dépassée depuis l'acceptation du paragraphe de base par le Groupe de travail l'éventualité de faire rentrer le "risque particulier" aux transports d'animaux dans le cadre de l'art. 4, par. 2, lettre *m* ("vice propre"), des Règles, envisagée par certains et mentionnée, non sans réserves, dans le Rapport du Secrétaire général, *op. cit.*, par. 73.

tifs à la responsabilité du transporteur et à l'indemnité de réparation du dommage qui résultent de risques particuliers à ces transports."

109. En substance, elle inclut les transports d'animaux vivants dans les Règles révisées, mais autorise les parties à stipuler, en considération des risques de ces transports, des clauses ayant pour objet la responsabilité encourue par le transporteur et les dommages-intérêts éventuellement dus. La proposition originaire française (voir par. 105) s'inspire de l'article 30 (chargements en pontée et animaux vivants) de la loi française du 18 juin 1955 [124]. On a souligné (voir par. 70) les raisons pour lesquelles une exclusion comme celle qui a été faite pour les animaux vivants dans la Convention internationale n'est pas concevable dans le contexte immédiat d'une loi nationale. Quant à la place à donner au texte proposé, il a paru logique de suivre l'exemple de la loi française, où l'article 30 précité suit la disposition équivalente au paragraphe 8 de l'article 3 des Règles (nullité des clauses contraires aux dispositions de droit impératif de la Convention). La rédaction s'inspire en partie de celle du paragraphe 8 de l'article 3 des Règles.

110. Cette proposition assure donc aux parties les avantages généraux d'une Convention impérative (notamment concernant les définitions, le champ d'application, les fors, l'arbitrage, la limitation pour le capitaine de la possibilité de faire des réserves sur le connaissement, etc.). Mais elle laisse toujours le transporteur libre de porter au connaissement des clauses concernant sa responsabilité et la réparation du dommage (exonérations, limitation des indemnités dues). De même que la proposition française, elle apporte une restriction opportune à la portée générale de l'article 30 précité de la loi française et de dispositions analogues d'autres lois : cette responsabilité ou cette réparation doit naître précisément des risques particuliers à ces transports.

111. Cette proposition peut aussi invoquer l'avantage d'une certaine facilité. Ainsi, pour un certain nombre d'Etats (voir par. 71), qui connaissent déjà un tel système, les changements seront pratiquement nuls. Dans d'autres Etats (voir par. 69), où le droit des transports maritimes est pratiquement calqué sur les Règles, des amendements se rendront nécessaires, mais la faculté d'exonération encore laissée ouverte en diminuera en fait le poids. Toutefois, c'est en raison de cette dernière remarque, si la proposition I représente un progrès indéniable sur la situation présente, que l'argument de la facilité perd de sa force, surtout aux yeux d'autres Etats directement intéressés aux transports d'animaux qui attendent sur ce point une modification plus profonde, dans la ligne de la réforme générale entreprise par la CNUDCI.

112. Cette proposition appelle encore d'autres remarques :

1) L'expression "animaux vivants" est ambiguë (voir par. 11 et s., 18).

2) L'expression "risques particuliers au transport d'animaux vivants" est aussi ambiguë, la détermination des risques en question n'étant pas mieux précisée. A ceux qui voudraient y voir les risques provenant du fait d'être périssable, d'un vice propre ou de toute autre nature, il faut rappeler le compromis à la suite duquel le Groupe de travail a décidé à sa 4e session [125] la suppression du "catalogue des exonérations" du paragraphe 2 de l'article 4 des Règles de La Haye. Il ne faudrait pas que l'introduction de la formule de la proposition I puisse être considérée comme une remise en cause de ce compromis par une renaissance de fait du cas excepté du vice propre ou caché ou de la nature spéciale de la marchandise, qui figurait dans le paragraphe 2 supprimé.

3) Elle ne précise rien quant au régime de la preuve concernant l'attribution du dommage à des risques particuliers à ces transports, ni à celui de la preuve contraire.

4) Le renvoi à des clauses à stipuler par les parties laisse intacte la prolifération de ces clauses (voir annexe IV), source de procès et aussi d'incertitudes quant aux conflits de lois, puisque la proposition ne contient aucune limitation substantielle quant à la portée de ces clauses (dol ou faute lourde du transporteur et de ses préposés, innavigabilité) [126] laissée à la loi nationale jugée applicable par le tribunal saisi.

5) Des difficultés pourraient naître pour les Etats parties à la Convention de Paris, puisque la proposition I parle expressément des animaux vivants et serait donc destinée à faire partie d'un accord multilatéral contenant des clauses relatives aux transports internationaux d'animaux vivants conclus avec des Etats non parties à la Convention susdite (voir la Recommandation mentionnée au par. 5), c'est-à-dire les futures Règles de La Haye révisées.

Proposition II

113. Une deuxième proposition consisterait à rechercher un alignement du régime des transports maritimes d'animaux vivants sur celui de ces mêmes transports dans les Conventions ferroviaires, routières et dans le projet de Convention fluviale. Une solution de ce genre était envisagée dans le Rapport du Secrétaire général [127]. La proposition II consisterait à inclure les animaux vivants dans les Règles (voir proposition préjudicielle, par. 103), et à ajouter un article 2 *bis* aux textes relatifs à la responsabilité du transporteur élaborés par le Groupe de travail à sa 4e session [128]

"En ce qui concerne les animaux vivants, le transporteur sera déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou le dommage résulte du risque particulier inhérent au transport de ces animaux. Lorsque le transporteur prouve que la perte ou le dommage pouvait, eu égard aux circonstances de fait, résulter de ce risque, il y aura présomption que la perte ou le

[124] Aux termes de cet art. 30, par dérogation à la nullité générale édictée dans l'art. 29 de la même loi, "toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports d'animaux vivants...".

[125] Rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session, *op. cit.*, par. 23 à 25, 30, 35.

[126] Voir sur ce point la proposition polonaise, par. 105.

[127] Rapport du Secrétaire général, *op. cit.*, par. 74. Pour les dispositions correspondantes de ces conventions, voir les par. 38 (CIM), 43 (SMGS), 48 à 51 (CMR), 56 (CMN).

[128] Rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session, *op. cit.*, par. 28 (par. 3 du rapport du Groupe de rédaction), et par. 36.

dommage en résulte, sauf preuve contraire que ce risque n'en a pas été la cause totale ou partielle. Le transporteur devra, en outre, fournir la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données."

114. Le modèle a été plutôt la CMR que la CIM. En effet, la CMR ne prévoit ni l'obligation de transporter pour le transporteur ni celle de convoyer les animaux pour le chargeur, se rapprochant ainsi de la pratique maritime. Sauf aménagements rédactionnels, les deux premières phrases reprennent les articles 17, paragraphe 4, lettre *f*, et 18, paragraphe 4 CMR (voir par. 48-50). La troisième phrase ajoute la protection supplémentaire assurée par le paragraphe 5 de l'article 18 CMR (voir par. 51) et affirme le principe des "instructions spéciales" éventuellement données soit par un convoyeur, soit par le chargeur (par exemple comme en matière de marchandises dangereuses [voir note 75] ou dans un *vade-mecum* élaboré à l'instar de l'IATA ou de l'UIC [voir par. 121]).

115. Un premier avantage de la proposition II, par rapport au régime actuel et à la proposition I basée sur l'élément subjectif de la stipulation de clauses d'adhésion entre parties dont l'une est économiquement plus forte, est de se fonder sur un fait objectif : le transport d'animaux vivants reconnu comme risque particulier dont il est à présumer qu'il est à l'origine de la production du dommage. Fondement purement présumé puisque l'ayant droit pourra prouver de son côté que l'animal est étranger au dommage et que celui-ci est dû entièrement à la faute du transporteur ou que cette faute a partiellement contribué audit dommage. De plus, l'analogie avec la solution favorablement expérimentée dans les conventions régissant deux, et bientôt trois autres modes de transport, pourra faciliter l'acceptation de cette proposition de la part des Etats déjà parties à ces conventions. En outre, la proposition II réaliserait avec ces modes de transport une harmonisation d'autant plus avantageuse dans cette matière que la plupart des transports d'animaux sont multimodaux (voir par. 97). Enfin elle fournit en matière de preuve des règles précises et faciles, éprouvées dans l'expérience ferroviaire (voir annexe I) et routière.

116. La proposition II pourrait cependant soulever des réserves :

1) Sur l'ambiguïté de l'expression "animaux vivants", voir paragraphe 112, n° 1.

2) Sur l'ambiguïté du "risque particulier", voir paragraphe 112, n° 2. Toutefois, l'articulation entre le dommage et ce risque n'est pas la même que dans la proposition I, en raison de l'affirmation déterminante, empruntée à la CIM et à la CMR, de ce qu'il existe un risque particulier inhérent à ces transports.

3) On pourrait soutenir que cette clause d'exonération "privilégiée" (suivant la formule ferroviaire) perpétue un régime de faveur pour le transporteur dans le régime de la preuve et viendrait ouvrir une seconde brèche, à côté de l'incendie, dans le compromis qui a porté à la suppression du "catalogue des exonérations".

4) Sur les possibilités de contraste avec la Convention de Paris, voir paragraphe 112, n° 5.

Proposition III

117. La troisième proposition part, elle aussi, de l'inclusion des animaux vivants dans le cadre des Règles révisées (proposition préjudicielle, voir par. 103). Sa caractéristique est de s'inscrire dans le nouveau contexte des dispositions sur la responsabilité élaborées par le Groupe de travail à sa 4e session [129]. Auparavant, c'est-à-dire dans le cadre des articles 3 et 4 des Règles, l'éventail des solutions possibles était bien plus large. Mais le nouvel équilibre réalisé notamment dans le paragraphe de base, en établissant une première règle générale affirmative de la responsabilité fondée sur la faute, accompagnée d'une seconde règle unifiée tout aussi générale sur la charge de la preuve, a permis une grande simplification. Le nouveau mécanisme s'adapte (c'était son but) à toutes les marchandises, et on ne voit pas pourquoi il faudrait en exclure les animaux vivants. Ceux-ci une fois inclus, on peut leur étendre sans plus le principe fondamental du *receptum* énoncé dans la première règle; il en est de même de la seconde, qui constitue réellement "une simplification et un éclaircissement remarquables des dispositions complexes et ambiguës de la Convention de Bruxelles". . . de telle sorte. . . "qu'il n'était pas souhaitable de conserver l'énumération figurant dans le catalogue des exonérations" [130] : *a fortiori*, il n'est pas souhaitable de perpétuer la situation exorbitante des transports d'animaux vivants. Le transporteur ne pourra donc plus se retrancher derrière un cas excepté : il devra rapporter la preuve désormais exigée de lui, évidemment plus ou moins facile selon les hypothèses de dommage. A l'impunité préconstituée fait aujourd'hui place le régime commun à toutes les marchandises. En cas de faute du chargeur (par exemple emballage défectueux, instructions fautives, documentation sanitaire insuffisante) ou du convoyeur (par exemple incompétence, mépris des instructions) ou de fait de la marchandise (par exemple mort de l'animal pour maladie malgré tous les soins, blessures par ruades malgré que les chevaux eussent été déferrés) contre lesquels les mesures raisonnablement prises s'avèrent impuissantes, la preuve libératoire sera rapportée sans grand-peine par le transporteur, qui, sous le nouveau régime comme jadis, ne saurait être garant de cette marchandise et des conséquences de sa vitalité. Le paragraphe de base satisfait aux exigences que Hutchinson précisait déjà à l'égard des animaux vivants : ". . . le transporteur est exonéré de sa responsabilité s'il peut prouver qu'il a fourni tous les moyens de transport convenables et assuré les soins qu'exige la nature de la marchandise" [131].

118. La proposition III consiste ainsi à se limiter à la seule proposition préjudicielle, c'est-à-dire : biffer, à la lettre *c* de l'article 1 des Règles, les mots "des animaux vivants et"; ou bien à biffer les mots entre crochets dans le texte adopté par le Groupe de travail à sa 3e session pour la définition des "marchandises" [132]. Elle revient à laisser aux textes de base sur la responsabilité du transporteur le soin de régler celle du trans-

[129] Voir note 128.

[130] Rapport du Groupe de travail sur sa quatrième session, *op. cit.*, par. 30.

[131] Hutchinson, *op. cit.*, sect. 336, p. 343 et *jur. cit.*

[132] Rapport du Groupe de travail sur sa 3e session *op. cit.*, par. 25 (par. 1 du rapport du Groupe de rédaction).

porteur d'animaux vivants, sur le même mètre que toutes les autres marchandises. Comme le montre la citation de Hutchinson, la solution est parfaitement conforme aux principes généraux. Elle n'a rien d'insolite puisque la situation est identique dans la Convention de Varsovie, qui énonce presque textuellement les mêmes règles de responsabilité [133] et où il n'est nulle part question de soustraire à ces principes une marchandise quelconque, par exemple les animaux vivants [134].

119. Cette proposition présente maints avantages. Tout d'abord, et de toute évidence, en n'imposant aucune réglementation particulière, elle a l'avantage de la simplicité et de la netteté. Ensuite, elle échappe naturellement aux critiques faites aux autres solutions, qui doivent utiliser des expressions ambiguës (comme "animaux vivants", "risques particuliers" aux transports d'animaux), ou qui peuvent entrer en conflit avec d'autres conventions (comme celle de Paris), ou qui risquent d'ouvrir la porte aux conflits de loi ou surtout à une multiplicité de clauses perpétuant des positions de faveur. En bref, à la différence de toutes les autres, elle s'inscrit dans la ligne poursuivie par la CNUCED et par la CNUDCI en vue d'établir un équilibre équitable entre le transporteur et le chargeur.

120. La proposition III serait un peu simpliste si elle se limitait à appliquer le régime général de toutes les autres marchandises à ces transports, dont les aspects particuliers risquent de surgir à nouveau sur le plan des "mesures qui pourraient être raisonnablement exigées pour éviter l'événement et ses conséquences" et de la preuve y afférente. Cette proposition devrait être complétée par une recommandation, dont l'importance semble essentielle.

121. Sur le plan de ces "mesures", le rapprochement est instinctif avec l'expérience aérienne, qui s'est développée directement sur le terrain pratique des soins à donner par tous les intéressés pour que les animaux aient le plus de chances d'arriver sains et saufs à destination; l'exemple du Manuel de l'IATA (voir par. 7, 35) et de la Fiche de l'UIC (voir par. 6, 45) offre à ce propos d'utiles enseignements. Pour déterminer les mesures susdites et faciliter la preuve, il conviendrait de mettre à la disposition de tous ceux qui participent à un transport maritime d'animaux vivants une sorte de *vade-mecum*, facile à consulter et largement diffusé, contenant sur la bonne exécution d'un tel transport des directives aussi détaillées que possible, scientifiquement valables et basées sur l'expérience. A la lumière des précédents de l'IATA et de l'UIC, l'OMCI semble l'organisation la plus qualifiée et la plus autorisée pour entreprendre avec succès un tel travail, comme en témoigne, dans un ordre d'idées voisin, la valeur du Code international maritime des marchandises dangereuses [135], dont l'élaboration lui avait été confiée en 1960 par la Conférence internationale pour la sécurité de la vie en mer. Telle serait la tâche qu'il conviendrait de recommander à l'OMCI, compte tenu des précédents susdits et en collaboration avec toutes les organisations intéressées.

122. L'allusion aux marchandises dangereuses conduit dans le domaine limitrophe de la marchandise "hasardeuse" que sont les animaux vivants. Il peut se faire que les animaux embarqués mettent en péril, tout comme les marchandises dangereuses, le bord et la cargaison; certains connaissements (voir annexe IV, clause n° 18) prévoient une solution voisine de celle de la deuxième phrase du paragraphe 6 de l'article 4 des Règles à l'égard de marchandises dangereuses embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur. Sans doute, en cas d'un tel péril, les principes du paragraphe de base pourraient suffire. Mais on pourrait éventuellement songer à venir au-devant des soucis des transporteurs et faire suivre le paragraphe 6 susvisé d'un paragraphe 7 nouveau, inspiré à la fois du paragraphe 1 de l'article 7 du projet de Convention TCM, de la deuxième phrase du paragraphe 6 de l'article 4 des Règles et du paragraphe de base :

> "Le chargeur qui remet au transporteur des animaux vivants doit, avant la prise en charge de ceux-ci par le transporteur, signaler à celui-ci la nature exacte du danger qu'ils peuvent présenter et lui indiquer éventuellement les précautions à prendre [136]. Si ces animaux devenaient un danger pour le navire et la cargaison, ils pourraient à tout moment avant déchargement être débarqués à tout endroit ou rendus inoffensifs ou abattus, sans responsabilité du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu, à condition qu'il prouve avoir pris en vain toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées dans le cas d'espèce."

Le dernier membre de phrase devrait rendre ce texte compatible avec les prescriptions de la Convention de Paris.

123. Dans le contexte des présentes propositions, il faut rappeler la proposition de l'Australie, dans son étude en réponse au 1er questionnaire de la CNUDCI, de s'inspirer, à propos de la question de la limitation de responsabilité par unité pour perte ou dommage dans les transports d'animaux vivants, de la solution contenue dans les *General Conditions of the Australian Railways* [137]. Dans certains pays (voir par. 44), en effet, le chemin de fer peut limiter l'indemnité due, sur la base de montants fixés par tête d'animal et suivant un barème envisageant divers groupes d'animaux (tant

[133] Convention de Varsovie, art. 18, par. 1 : "Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie... de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien." Par. 2 : "Le transport aérien... comprend la période pendant laquelle les... marchandises se trouvent sous la garde du transporteur..." Art. 20 : "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."

[134] Sur l'applicabilité ou non aux animaux vivants du paragraphe 2 de l'article 23 de cette convention, voir par. 30.

[135] Voir note III.

[136] A ce propos, on peut constater l'utilité du *vade-mecum* recommandé dans le par. 121.

[137] A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1 (vol. II), par. 31, p. 47; l'extrait des *General Conditions for Livestock*, qui n'a pas été inséré dans ce document, a été obligeamment communiqué par le Gouvernement australien. L'art. 1er de la partie 6 (*Livestock*), titre I (*Condition*), après avoir affirmé (par. *a*) que le Commissionnaire ne répondra pas pour tous chevaux, têtes de bétail, ou autres animaux au-delà des montants spécifiés sous ce titre, sauf déclaration de valeur et paiement d'un supplément de fret, précise dans son par. *c* que cette responsabilité est limitée par cheval à 60 dollars (austr.), par tête de chameaux, mules, bovins ou ânes, à 30 dollars, par tête d'ovins, suidés, chiens, ou autres petits animaux, à 4 dollars.

par cheval; tant par bovin, âne, mule ou mulet, chameau; tant par ovin, suidé, chien ou tout autre petit quadrupède; et ainsi de suite). On pourrait trouver cette solution peut-être plus satisfaisante que celles des Règles, du Protocole de Bruxelles de 1968, ou que les diverses propositions faites au sein du Groupe de travail à sa 5e session à propos de la limitation par unité [138], puisqu'elle correspondrait à une certaine pratique existante, donnerait une base facile à l'assurance et éviterait les déclarations de valeur à faire presque à chaque coup à l'embarquement, dont le principe même a été discuté à ladite 5e session.

124. Il reste encore un dernier point, qui touche à un personnage étroitement lié à la bonne marche d'un grand nombre de transports d'animaux vivants : le convoyeur. Vu les controverses quant à la figure juridique du convoyeur et à la qualification juridique à donner à sa présence à bord (voir par. 95), vu aussi la pratique léonine des lettres de garantie à donner pour lui au transporteur (voir par. 96), il serait peut-être équitable, après avoir déterminé la responsabilité du transporteur vis-à-vis des animaux, de mieux déterminer sa responsabilité à l'égard de la personne humaine qui accompagne ces animaux. Le siège de la question est la Convention régissant le contrat de transport de passagers par mer, actuellement en cours de révision à l'OMCI. Il faudrait que les notions de "contrat de transport" et de "passager" (Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957, art. 1er, lettres *b* et *c*) soient aménagées pour couvrir le contrat par lequel est transporté le convoyeur accompagnant un envoi d'animaux vivants, comme le fait en son article 1er, paragraphe 1er, lettre *b*, la Convention de Berne du 26 février 1966, additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961.

[138] Rapport du Groupe de travail sur sa 5e session, A/CN.9/76, par. 26 à 28; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, IV. 5.

ANNEXE I

Sommaire de décisions judiciaires communiquées par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI)

[Annexe non reproduite dans le présent volume.]

ANNEXE II

Extraits du *IATA Live Animals Manual*

[Annexe non reproduite dans le présent volume.]

ANNEXE III

Conditions of Contract for Conveyance of Live Stock de la Belfast Steamship Co., Ltd.

[Annexe non reproduite dans le présent volume.]

ANNEXE IV

Clauses courantes en matière de transport d'animaux vivants

[Annexe reproduite dans le présent volume.]

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

SIXIÈME SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

Titre ou description	*Cote*
Observations et suggestions de gouvernements et d'organisations internationales touchant les sujets devant être examinés à la sixième session du Groupe de travail	A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1
Transport de marchandises en pontée : document de travail établi par le Secrétariat	A/CN.9/WG.III/WP.14
Ordre du jour provisoire et annotations	A/CN.9/WG.III/L.1
Extraits du rapport du Sous-Comité de la réglementation internationale des transports maritimes (connaissements) au Comité juridique consultatif africano-asiatique, à sa quinzième session	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.1
Proposition des Etats-Unis d'Amérique concernant la responsabilité en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.2
Proposition du Japon concernant la responsabilité en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.3
Proposition de la France concernant la la responsabilité du transporteur maritime en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.4
Proposition révisée du Royaume-Uni concernant le domaine d'application de la convention quant aux documents	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.5
Textes proposés par la Chambre de commerce internationale (CCI) : règles uniformes pour un document de transport combiné; responsabilité en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.6

Titre ou description	*Cote*
Proposition de l'Argentine concernant la responsabilité en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.7
Proposition du Ghana concernant la responsabilité en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.8
Proposition du Brésil concernant la définition du retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.9
Proposition des Etats-Unis d'Amérique concernant la limitation de la responsabilité du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.10
Proposition des Etats-Unis d'Amérique concernant le domaine d'application de la convention (documentaire et géographique)	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.11
Deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction : introduction de dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.12
Proposition de la Norvège concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.13
Proposition des Etats-Unis d'Amérique concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.14
Deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction : projets de dispositions sur le domaine d'application de la convention quant aux documents	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.15
Proposition de l'Argentine concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.16
Proposition de la Pologne concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.17
Proposition du Japon concernant un projet de dispositions sur la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.18
Proposition de la Norvège relative à la notion de transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.19
Proposition de la France concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.20
Proposition du Chili concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.21
Troisième partie du rapport du Groupe de rédaction : domaine d'application géographique de la Convention	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.22
Projet de rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa sixième session	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.23 et Add. 1 à 10
Proposition de la France concernant les clauses frappées de nullité	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.24
Proposition des Etats-Unis d'Amérique concernant le transport d'animaux vivants	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.25
Proposition du Chili concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.26
Quatrième partie du rapport du Groupe de rédaction : clauses frappées de nullité	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.27
Cinquième partie du rapport du Groupe de rédaction : marchandises en pontée	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.28
Sixième partie du rapport du Groupe de rédaction : transport d'animaux vivants	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.29

IV. — RATIFICATION DES CONVENTIONS CONCERNANT LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL OU ADHÉSION À CES CONVENTIONS

Rapport du Secrétaire général (A/CN.9/91 *)

I. — INTRODUCTION

1. La Commission, à sa sixième session, a décidé "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" [1]. La Commission a d'autre part prié 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" [2].

2. La Commission a en outre décidé "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" [3].

3. Le présent rapport est soumis pour donner suite à cette décision de la Commission. Le rapport tient compte des informations reçues d'autres organes et institutions spécialisées des Nations Unies ainsi que des opinions exprimées par certains représentants à la Commission en réponse aux demandes de renseignements du Secrétariat [4].

[1] Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa sixième session (1973), *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-huitième session, Supplément n° 17* (A/9017), par. 132; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A.

[2] *Ibid.*

[3] *Ibid.*

[4] En ce qui concerne la documentation précédente relative à ce point, voir les documents A/CN.9/60 (*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, deuxième partie, IV) contenant la proposition de la délégation française tendant à la création d'une union pour le *jus commune* et A/CN.9/81 contenant les commentaires et observations des Etats membres de la Commission sur cette proposition.

II. — CAUSES DU RETARD DANS LA RATIFICATION OU L'ADHÉSION

4. Les réponses aux demandes de renseignements précitées indiquent que les causes du retard apporté à ratifier les conventions ou à y adhérer sont de deux ordres : *a*) causes se rapportant à l'élaboration des conventions et *b*) causes se rapportant à l'application des conventions à l'échelon national [5].

A. — *Causes se rapportant à l'élaboration des conventions* [6]

5. Les causes suivantes, qui interviennent au stade de l'élaboration des conventions, peuvent affecter l'application ultérieure d'une convention à l'échelon national.

a) *Non-participation à l'élaboration d'une convention*

Le fait de ne pas avoir participé à l'élaboration d'une convention peut se traduire, pour un Etat se trouvant dans ce cas, par de l'indifférence à l'égard de la question traitée dans cet instrument. Il y a lieu de noter que cette indifférence peut procéder de l'idée que la convention proposée ne répond pas aux difficultés pratiques que cause la diversité des législations, mais est motivée par le désir de faire de l'unification une fin en soi.

b) *Imperfections de fond*

Des imperfections intéressant le fond peuvent susciter un sentiment d'insatisfaction à l'égard de certaines dispositions d'une convention et, partant, compromettre ses chances de ratification ou d'adhésion. Les exemples donnés sont les suivants :

i) Approche trop limitée à l'égard des systèmes juridiques, en ce que l'on a parfois proposé des conventions sans prêter l'attention qu'il fallait aux solutions adoptées dans divers systèmes juridiques. On peut noter que cela peut entraîner des insuffisances quant au fond puisqu'il n'est pas tenu compte des solutions modernes apportées à certains problèmes, ainsi que des insuffisances quant à la forme, car la terminologie du système juridique à laquelle on a recours peut ne pas avoir de sens dans un autre système.

[5] Dans le présent rapport, les termes "ratification" et "application" englobent toute mesure qu'il peut être nécessaire de prendre à l'échelon national, dans le domaine législatif par exemple, pour donner effet à une convention sur le plan interne.

[6] Les renseignements donnés sous cette rubrique sont fondés sur les communications écrites de trois représentants à la Commission.

* 30 avril 1974.

ii) Approche trop limitée à l'égard des problèmes d'ordre géographique, en ce que l'on a élaboré certaines conventions sans tenir compte du fait que pour de nombreux pays le commerce international implique un transport de marchandises au-delà des océans plutôt qu'à travers des frontières terrestres simplement [7].

iii) Recours à des formules de compromis, en ce qu'il semble que l'on ait tendance, lors de l'élaboration de conventions internationales, à rédiger des dispositions juridiques qui sont le fruit d'un compromis qui souvent ne réglera pas certains problèmes difficiles en les passant sous silence ou ne les traitera pas de manière adéquate en se bornant à prévoir des dispositions édulcorées fondées sur le "plus petit dénominateur commun".

iv) Préparation insuffisante, en ce que l'on ne consacre pas assez de temps et d'énergie aux travaux de préparation de certaines conventions [8].

B. — *Causes se rapportant à l'application des conventions à l'échelon national*

6. Les causes figurant sous la présente rubrique se rapportent à des difficultés d'ordre tant constitutionnel qu'administratif.

7. La ratification ou l'adhésion peuvent poser des problèmes dans le cas d'un Etat ayant une structure fédérale lorsque, en vertu de sa constitution, l'objet d'une convention relève de la compétence des unités constitutives de la fédération [9].

8. Les retards administratifs peuvent être dus à un grand nombre de facteurs. Les facteurs suivants ont été mentionnés :

a) L'inertie administrative et l'indifférence que manifestent les administrations de certains pays à l'égard du droit international;

b) La lourde tâche à laquelle les administrations ont à faire face à la suite des activités des organisations internationales dans le domaine juridique;

c) Le fait que les conventions ne sont pas considérées comme ayant un caractère d'urgence ou étant prioritaires, eu égard au programme de travail chargé des autorités administratives ou législatives;

d) Les questions présentant un intérêt national ou politique ont la priorité par rapport à celles faisant l'objet d'une convention;

e) Certaines administrations nationales ne disposent pas du personnel qualifié requis pour examiner les mérites d'une convention, notamment lorsqu'elles n'ont pas participé aux travaux préparatoires;

f) Le texte d'une convention doit être traduit dans la langue nationale, ce qui est souvent une tâche difficile. Lorsque deux ou plusieurs pays ayant la même langue envisagent d'adhérer à une convention rédigée dans une langue qui n'est pas la leur, il est souhaitable que les traductions soient identiques, ce qui appelle l'organisation de conférences de traduction;

g) Etant donné que les conventions entrent généralement en vigueur lorsqu'elles ont été ratifiées par un nombre d'Etats déterminé, les administrations nationales adoptent une politique d'attente et ne prennent de mesures que lorsque l'entrée en vigueur semble certaine [10];

h) Une administration nationale peut être plus favorablement disposée à entamer des procédures de ratification ou d'adhésion si la convention en cause est en vigueur dans des pays voisins ou dans des pays avec lesquels le pays considéré entretient des relations économiques étroites.

III. — PROCÉDURES ET MÉTHODES TENDANT À ACCÉLÉRER L'ADOPTION ET L'APPLICATION DE RÈGLES INTERNATIONALES

9. Les procédures et méthodes mises au point en vue d'accélérer l'adoption et l'application de règles internationales par les autorités nationales, qui ont été mentionnées en réponse aux demandes de renseignements du Secrétariat, entrent dans deux catégories distinctes :

a) Procédures ayant pour but d'écarter le processus de ratification ou d'adhésion formelle ("procédure de notification négative"), et

b) Méthodes ayant pour but d'accélérer le processus de ratification ou d'adhésion.

a) *Procédures de notification négative*

10. Selon la procédure de notification négative, que l'on peut également appeler procédure de "récusation" ou "d'objection", les règles adoptées par un organisme international ("organisme parrain") deviennent obligatoires pour tout Etat membre de l'organisme parrain, à une date déterminée, à moins que cet Etat n'ait déclaré, avant cette date, qu'il n'entend pas être lié par par les règles en question [11].

---

[7] Le représentant à la Commission qui a signalé cette imperfection précise que l'on peut faire ce reproche à la Convention de La Haye de 1964 sur la vente internationale des objets mobiliers corporels.

[8] Le représentant à la Commission qui a signalé cette imperfection de fond se réfère dans ses observations à la somme considérable de temps et d'énergie que l'on a consacrés aux Etats-Unis au *Uniform Commercial Code* ou au *Uniform Consumer Credit Code*, par exemple. Le même représentant note que "cela est dû à l'intérêt beaucoup plus grand que suscitent auprès des milieux juridiques et autres milieux intéressés des projets de législation nationale dont l'adoption semble probable".

[9] Par exemple, un représentant à la Commission, se référant à la Constitution des Etats-Unis d'Amérique, déclare que, bien que le gouvernement fédéral ait compétence pour réglementer le commerce entre les divers Etats, il a en fait largement abandonné à ceux-ci le soin de s'occuper des aspects de ce commerce qui relèvent du droit privé. Le même représentant note que ce sont, par exemple, les Etats et non pas le gouvernement fédéral qui ont adopté l'*Uniform Commercial Code*; le Congrès n'a pas l'habitude de s'occuper des problèmes de vente ou d'effets de commerce au niveau du commerce national et cela peut le détourner de s'en occuper au niveau du commerce international. Le même représentant fait observer en outre qu'il est intéressant de noter à cet égard que les Etats-Unis ont réagi de manière positive dans le cas de conventions intéressant deux domaines où ils ont également légiféré : l'arbitrage et les transports maritimes.

[10] Un représentant à la Commission a suggéré que l'on pourrait parer à cette difficulté en prévoyant que les gouvernements seront tenus de soumettre les conventions à leurs autorités compétentes dans un délai déterminé. Voir ci-après par. 13.

[11] Conformément au Traité de 1957 instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique (EURATOM), le Conseil de la Communauté a le pouvoir d'instituer les doses maxima admissibles de radiations ionisantes (art. 30 et 31). Chaque Etat membre "établit les dispositions législatives, réglementaires et administratives propres à assurer le respect des normes de base fixées...." (art. 33). Il y a lieu de noter que

11. On trouvera ci-après quelques exemples de ce type de procédures :

i) *Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).*—Conformément à l'article 37 de la Convention de Chicago de 1944 sur l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI adoptera et modifiera, selon les nécessités, des normes, pratiques recommandées et procédures internationales [12]. Tout Etat membre de l'OACI est considéré comme étant tenu par ces normes internationales, à moins qu'il n'ait notifié à l'OACI qu'il "juge impossible de se conformer en tous points à de telles normes ou procédures internationales, ou de mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord" avec ces normes ou procédures (art. 38 de la Convention de Chicago). Selon l'article 38, il revient à chaque Etat membre de notifier immédiatement à l'OACI qu'il ne se conforme pas à la norme internationale et de signaler les différences existant entre ses propres pratiques et celles établies par la norme en question.

ii) *Organisation mondiale de la santé (OMS).* — L'article 21 de la Constitution de l'OMS prévoit une procédure analogue. Dans cinq domaines techniques déterminés, l'Assemblée de l'OMS peut adopter des règlements qui deviennent obligatoires pour les membres de l'OMS, à moins qu'ils ne se récusent expressément. L'adoption de tout règlement est notifiée aux membres de l'OMS par le Directeur général de l'OMS. La notification précise les délais dans lesquels un membre peut refuser le règlement ou faire des réserves à son sujet. Dans la pratique de l'OMS, l'Assemblée a parfois écarté certaines réserves en estimant qu'elles portaient atteinte à l'objet ou au but du règlement considéré. En d'autres occasions, des réserves ont été acceptées pendant une période de temps limitée avec possibilité de prorogation. Les règlements adoptés jusqu-ici conformément à l'article 21 de la Constitution de l'OMS ne portent que sur des questions ne prêtant guère à controverse et de caractère très technique.

iii) Parmi les propositions actuelles figure celle de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime qui prévoit une procédure d'acceptation tacite pour les conventions d'ordre technique. Le Comité juridique de l'OMCI a préparé un projet de dispositions types en vue de l'entrée en vigueur des amendements lors de leur adoption par les organes appropriés.

b) *Méthodes tendant à accélérer la ratification*

12. Ces méthodes ont pour but d'assurer qu'immédiatement après leur adoption par l'organisme parrain les conventions soient examinées par les autorités nationales compétentes des Etats membres et soumises à ces autorités pour qu'elles les ratifient ou prennent des mesures d'un autre ordre.

13. On trouvera ci-après quelques exemples de ces méthodes :

i) *Organisation internationale du Travail (OIT)*

Aux termes des dispositions du paragraphe 5, *b* à *d*, et du paragraphe 7 de l'article 19 de la Constitution de l'OIT, chacun des Etats membres s'engage à soumettre les conventions adoptées par la Conférence internationale du Travail — dans un délai d'un an ou dans des cas exceptionnels dans un délai de 18 mois après leur adoption — aux autorités nationales dans la compétence desquelles rentre la matière, en vue de les transformer en loi ou de prendre des mesures d'un autre ordre. L'article 19 dispose également que si un Etat membre a obtenu le consentement de l'autorité compétente, il communiquera sa ratification formelle de la convention au Directeur général du BIT et prendra les mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives les dispositions de ladite convention. Les dispositions de la Constitution de l'OIT sont censées avoir deux objectifs : le premier est de soumettre les conventions à l'autorité — en général l'autorité législative — qui a compétence pour prendre les mesures nécessaires en vue de donner effet à ces instruments; le second est de porter les conventions à l'attention de l'opinion publique.

L'article 19 paragraphe 5, *c*, de la Constitution de l'OIT prévoit également que les Etats membres informeront le Directeur général du BIT des mesures prises pour soumettre la convention à l'autorité ou aux autorités compétentes, en lui communiquant tous renseignements sur les décisions prises par celles-ci. Sur la base des renseignements fournis aux termes de cette disposition, les organes compétents de l'OIT peuvent contrôler la manière dont les Etats membres remplissent leurs obligations en ce qui concerne la soumission des conventions nouvellement adoptées aux autorités compétentes.

14. D'autres dispositions de la Constitution de l'OIT [art. 19, par. 5, *c*, et 7 *a* et *b*, iv] prévoient en outre que lorsque le Conseil d'administration de l'OIT en fait la demande au sujet d'une convention donnée, les Etats membres qui n'ont pas ratifié ladite convention feront rapport sur l'état de leur législation et de leur pratique concernant la question qui fait l'objet de la convention en précisant quelles sont les raisons qui empêchent ou retardent la ratification. Sur la base de ces rapports, la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations prépare une étude générale où elle examine et commente les raisons données pour expliquer ce qui empêche ou retarde la ratification.

15. Parmi les moyens d'action qui ne se fondent pas sur une disposition de la Constitution, il y a lieu de mentionner les appels que la Conférence internationale du Travail ou une conférence régionale de l'OIT lancent de temps à autre en faveur de la ratification d'une convention ou d'un groupe de conventions données. D'autre part, depuis 1970, les comités consultatifs régionaux et les conférences régionales de l'OIT, qui tiennent des réunions périodiques pour l'Afrique, les Amériques et l'Asie, ont inscrit à leur ordre du jour

---

cette obligation juridique ne peut faire l'objet d'une procédure de "récusation".

Voir également les articles 100 à 103 du Traité de 1957 instituant la Communauté économique européenne en ce qui concerne le problème des directives du Conseil de la Communauté.

[12] Celles-ci concernent les domaines suivants : systèmes de télécommunications et aides à la navigation aérienne, règles de l'air et méthodes de contrôle de la circulation aérienne, délivrance de licences au personnel de conduite et aux mécaniciens, navigabilité des aéronefs, immatriculation et identification des aéronefs, centralisation et échange de renseignements météorologiques, livres de bord, cartes et plans aéronautiques, formalités de douane et d'immigration, aéronefs en détresse et enquêtes sur accidents, ainsi que tous autres domaines intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

l'examen des difficultés que rencontrent les Etats membres en ce qui concerne la ratification et l'application de certaines conventions internationales du travail. Les études dont ces conventions ont fait l'objet et les conclusions auxquelles elles ont donné lieu ont permis de mieux comprendre la situation dans chaque région et d'escompter une amélioration des perspectives de ratification.

16. L'OIT a également pris coutume de faire examiner ces conventions par des organisations régionales, en particulier du point de vue de la position des Etats membres de ces organisations à l'égard desdites conventions. Le Bureau international du Travail cite l'exemple du Comité social du Conseil de l'Europe qui, depuis 1962, a examiné la position des pays membres en ce qui concerne plus de 50 conventions, choisies après consultation avec le Bureau international du Travail.

17. A chaque session de la Conférence internationale du Travail, le secrétariat de l'OIT établit un "service d'information concernant les conventions" avec lequel les délégations des gouvernements peuvent discuter des possibilités de ratification, ainsi que des difficultés qui se présentent et des moyens de les surmonter. Des dispositions analogues ont été prises lors de conférences régionales de l'OIT.

18. Les gouvernements demandent régulièrement au Directeur général du BIT de leur fournir des avis écrits expliquant les dispositions des conventions. Ces avis sont communiqués au Conseil d'administration de l'OIT et publiés dans le Bulletin officiel du BIT. L'interprétation formelle des conventions internationales du travail relève de la compétence de la Cour internationale de Justice, mais les explications fournies par le BIT semblent aider dans certains cas les Etats à décider s'ils peuvent ou non ratifier la convention en cause.

19. Comme autre mesure, on mentionnera la procédure des contacts directs pratiquée depuis 1969, selon laquelle un représentant du Directeur général se rend dans le pays intéressé, avec l'accord et généralement sur invitation du gouvernement, afin d'examiner avec les autorités nationales compétentes les difficultés que soulève l'application des conventions ratifiées. La procédure a été récemment étendue aux cas où le gouvernement tient à discuter des obstacles auxquels la ratification d'une convention donnée risque de se heurter.

20. Grâce aux méthodes décrites plus haut, l'OIT a été en mesure de contribuer au total à environ 4 000 ratifications portant sur plus de 130 de ses conventions.

ii) *Organisation mondiale de la santé*

21. Conformément à l'article 19 de la Constitution de l'Organisation mondiale de la santé, l'Assemblée de l'OMS peut adopter, à la majorité des deux tiers, des conventions se rapportant à toute question rentrant dans la compétence de l'Organisation. En vertu de l'article 20 de cette même constitution, chaque Etat membre de l'OMS s'engage à prendre les mesures en rapport avec la ratification par les autorités nationales compétentes et à notifier au Directeur général de l'OMS les mesures prises dans un délai de 18 mois.

IV. — Conclusions

22. Une étude des constitutions et des pratiques des organismes internationaux à vocation législative et réglementaire montre que la procédure par laquelle les règles adoptées sous leurs auspices acquièrent force obligatoire pour les Etats membres, à moins que ceux-ci ne se récusent dans les délais prescrits, n'a été employée que dans le cas de règles et de normes internationales de caractère technique. Il ne semble pas que les règles prévues dans les conventions que la Commission est actuellement en train d'élaborer possèdent la nature technique des conventions pour lesquelles on a jusqu'à présent employé une procédure de récusation.

23. La Commission voudra donc peut-être accorder une attention particulière aux procédures actuellement utilisées ou pouvant être mises au point, qui revêtent un intérêt particulier pour la préparation des conventions de la CNUDCI, ainsi qu'à leur application subséquente au niveau national. Ces procédures pourraient comprendre les éléments suivants :

a) Choisir, aux fins d'unification, les projets pour lesquels il existe un besoin généralisé, sur la base d'un examen de l'ampleur des divergences existant entre les règles des différents systèmes juridiques et compte tenu plus spécialement des difficultés pratiques résultant de ces divergences.

b) Assurer aux travaux préparatoires concernant un projet une large participation non seulement des Etats qui sont membres de la Commission, mais également d'autres Etats, ainsi que d'organisations internationales particulièrement versées dans le sujet dont traite une convention donnée. Cette participation pourrait prendre diverses formes telles que distribution de questionnaires sur la nécessité de nouvelles règles uniformes et leur teneur, communication de projets de textes en vue d'obtenir des commentaires et consultations périodiques avec les milieux intéressés [13].

c) Demander éventuellement à l'Assemblée générale, une fois qu'une convention a été adoptée, qu'elle prie le Secrétaire général de transmettre la convention aux gouvernements en les invitant à fournir, dans un délai prescrit, les renseignements sur les mesures qu'ils ont prises en ce qui concerne sa ratification [14].

d) Encourager les organismes régionaux à envisager de recommander à leurs Etats membres de ratifier les conventions préparées par la Commission, ou d'y adhérer.

e) Organiser des séminaires régionaux, si possible en collaboration avec les organisations internationales et régionales, en vue d'expliquer et d'analyser les conventions proposées.

f) Demander aux Etats qu'ils désignent une personne chargée de faire connaître les conventions soumises à ratification aux milieux gouvernementaux et privés intéressés de son pays. La Commission voudra peut-être également envisager, à une date ultérieure, d'établir des procédures de liaison, à l'intérieur de chaque région, entre les représentants des membres de la Commission et les personnes ainsi désignées.

[13] Pareille procédure a été suivie, par exemple, au cours des travaux préparatoires relatifs aux effets de commerce et à l'arbitrage.

[14] Il convient de noter que c'est le moyen qui a été adopté pour la Convention de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères. Voir rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa sixième session (A/9017; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, première partie, II, A), par. 85 1) et par. 5 de la résolution 3108 (XXVIII) de l'Assemblée générale, reproduite plus haut dans le présent volume (voir première partie, I, C).

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.9/94 et A/CN.9/94/Add.1 et 2 *)

INTRODUCTION

1. A sa troisième session, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a prié le Secrétaire général "de soumettre des rapports aux sessions annuelles de la Commission sur les travaux en cours dans les organisations internationales qui concernent les points figurant au programme de travail de la Commission" [1].

2. Conformément à cette décision, des rapports ont été présentés à la Commission à sa quatrième session, en 1971 (A/CN.9/59), à sa cinquième session, en 1972 (A/CN.9/71), et à sa sixième session, en 1973 (A/CN.9/82). Le présent rapport, qui doit être présenté à la Commission à sa septième session (1974), a été établi à partir des renseignements communiqués par les organisations internationales au sujet de leurs travaux en cours [2]. Dans de nombreux cas, il rend compte de l'état d'avancement de projets pour lesquels les renseignements généraux figurent dans les rapports antérieurs [3]. Certaines des organisations internationales dont les activités ont été décrites dans les précédents rapports de la Commission n'ont pas communiqué de renseignements sur leurs activités en cours ou ont fait savoir qu'elles ne poursuivaient pas actuellement d'activités qui aient trait au programme de travail de la Commission.

[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 de caractère général dans les rapports présentés à la quatrième session (A/CN.9/59), à la cinquième session (A/CN.9/71) et à la sixième session (A/CN.9/82, *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, V) 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 : 1968-1970*, première partie, II, B); Etude des activités des organisations qui s'intéressent à l'harmonisation et à l'unification du droit commercial international, note du Secrétaire général en date du 19 janvier 1968 (A/CN.9/5); et réponses des organisations au sujet de leurs activités en cours dans le domaine du commerce international ressortissant au programme de travail de la Commission, note du Secrétariat en date du 1er avril 1970 (UNCITRAL/III/CRP.2).

* 6, 8 et 10 mai 1974.

I. — ORGANES DES NATIONS UNIES ET INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES

A. — *Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)*

Groupe d'experts sur les usages du commerce international des produits agricoles

3. *a*) Règlement d'expertise pour les fruits et légumes frais : ce règlement d'expertise, adopté par le Groupe d'experts en avril 1973, est un élément des Conditions générales pour les transactions internationales de fruits et légumes frais (AGRI/WP.1/GE.7/35 et Add.1).

b) Conditions générales pour les transactions internationales de pommes de terre : règlement d'expertise pour les pommes de terre. Sur la base des documents AGRI/WP.1/GCS/24/Rev.1 et AGRI/WP.1/GCS/29, le Groupe d'experts a adopté les Conditions générales et le Règlement d'expertise pour le commerce international des pommes de terre à ses sessions d'avril 1973 et de février 1974. Le texte de ces documents sera publié en 1974.

c) Projet de conditions générales pour les transactions internationales de fruits secs (en coque et décortiqués) et de fruits séchés. Projet de règlement d'expertise pour les fruits secs et les fruits séchés : on a continué à travailler en 1973 à l'élaboration des deux instruments relatifs au commerce international des fruits secs et des fruits séchés (AGRI/WP.1/GCS/16/Rev.3 et AGRI/WP.1/GE.7/R.4/Rev.1).

d) Projet de règles d'arbitrage pour les transactions internationales de produits agricoles : on a continué à travailler en 1973 à l'élaboration de règles d'arbitrage à partir du document AGRI/WP.1/GCS/30. En 1974, le Groupe d'experts consacrera une session à cette question. On s'attend que des spécialistes des problèmes de l'arbitrage commercial international participeront à ces débats. On devrait pouvoir alors déterminer s'il convient d'établir des règles d'arbitrage pour les transactions internationales de produits agricoles sous les auspices de la CEE.

Groupe d'experts sur les contrats internationaux en usage dans l'industrie

4. *a*) Le Guide sur la rédaction de contrats relatifs à la réalisation d'ensembles industriels a été publié en anglais et en français en 1973, en russe en 1974 (publication des Nations Unies, numéro de vente [français] : F. 73. II. E. 13).

b) On a entrepris, en 1973, d'établir un guide sur la rédaction des contrats internationaux en matière de coopération industrielle.

Groupe d'experts sur les besoins en données et la documentation

5. En 1973, le Groupe d'experts a décidé de faire passer deux rubriques de son programme de travail à long terme à son programme de travail à court terme; il s'agit des questions suivantes :

a) Buts et modalités de signature des documents utilisés dans le commerce international; et

b) Validité juridique des documents transmis automatiquement.

Le Groupe d'experts a été constitué en 1972 par le Groupe de travail sur la facilitation des procédures de commerce internationales. Son mandat est exposé dans le document TRADE/WP.4/113.

B. — *Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine (CEPAL)*

Transport international multimodal

6. L'objectif immédiat de ce projet est de procéder à des études économiques et juridiques et de collaborer avec la CNUCED, en application de la résolution 1734 (LIV) du Conseil économique et social, de manière que le Groupe préparatoire intergouvernemental pour une convention sur le transport international multimodal dispose des renseignements nécessaires pour établir un projet de convention portant sur les problèmes que soulève le transport international multimodal en matière de documents et de responsabilité et sur le statut juridique des entreprises de transport combiné.

7. La Commission économique pour l'Amérique latine aide à l'organisation et au fonctionnement de groupes de travail nationaux et régionaux sur les moyens de faciliter le commerce et le transport international multimodal qui étudient actuellement les aspects juridiques et économiques de cette question afin de conseiller les membres latino-américains du Groupe préparatoire intergouvernemental. Des spécialistes latino-américains des transports internationaux ou du droit maritime collaborent également à ce projet en faisant des recommandations sur le projet de convention; la Commission établira un recueil de toutes ces recommandations. Pour sa part, la Commission étudie l'effet qu'aurait l'introduction d'un nouveau document de transport combiné sur les règles de la pratique actuelle du commerce international en matière de documents; elle examine également les incidences économiques et institutionnelles des différentes possibilités techniques qui s'offrent au transport international multimodal.

8. D'autre part, la Commission et l'Institut pour l'intégration de l'Amérique latine (INTAL) étudient les obstacles juridiques et autres obstacles non tarifaires qui entravent le transport par voie terrestre entre le bassin du Rio de la Plata et les pays du Groupe andin. Les responsables de ce projet encouragent l'expérimentation en matière de transport de marchandises en font bénéficier les gouvernements et les transporteurs de conseils portant sur de nouveaux accords, des modifications de procédure et des systèmes d'assurance ou de garantie qui sont indispensables pour que l'on puisse créer des services de transport réguliers en tirant profit de l'infrastructure existante.

9. La Commission a établi un document intitulé "Le transport international multimodal : problème immédiat en Amérique latine et programme d'action pour les institutions concernées (E/CN.12/L.103, 3 décembre 1973) et publiera au cours de l'année des documents complémentaires sur les activités décrites plus haut.

C. — *Commission économique des Nations Unies pour l'Asie et l'Extrême-Orient (CEAEO)*

Paiements internationaux

10. Un projet d'accord établissant l'Union asiatique de compensation a été adopté lors d'une réunion de hauts fonctionnaires des gouvernements et des banques centrales des pays de la région, qui s'est tenue à Bangkok, du 23 au 28 février 1973 en vue de l'établissement d'une union asiatique de compensation. L'Accord a été ouvert à la signature des banques centrales à la session de la CEAEO tenue à Tokyo du 11 au 23 avril 1973.

Réglementation internationale des transports maritimes

11. Le secrétariat de la CEAEO envisage d'entreprendre une étude globale des réglementations en matière de transport maritime existant dans la région de la CEAEO en vue de favoriser l'harmonisation des législations nationales. A partir des résultats de cette étude on déterminera des principes directeurs qui aideront à élaborer un droit maritime à l'usage des pays de la région de la CEAEO. Cette tâche sera menée avec la coopération et le soutien de la CNUCED et de la CNUDCI.

D. — *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*

12. On a décrit les premières étapes des travaux de l'OACI sur la révision de la Convention de Varsovie de 1929, modifiée par le Protocole de La Haye de 1955, dans le rapport présenté à la sixième session de la CNUDCI (A/CN.9/82; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, V; par. 6). Le rapport du Sous-Comité de l'OACI chargé de la révision de la Convention de Varsovie (document de l'OACI LC/SC. Varsovie [1972] — rapport) sera soumis au Comité juridique de l'OACI qui se réunira en plénière à Montréal, en septembre-octobre 1974.

Recherches sur les mesures propres à favoriser l'interprétation uniforme des conventions internationales de droit aérien en matière civile

13. Un rapporteur a été nommé pour cette question mais n'a pas encore présenté de rapport.

E. — *Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)**

14. Dans le rapport présenté à la sixième session de la Commission (A/CN.9/82; *Annuaire de la*

* Pour plus de renseignements voir plus loin (additif 1).

CNUDCI, vol. IV : 1973, deuxième partie, V; par. 7 à 13), on a décrit les travaux précédents de la CNUCED sur la pratique des conférences maritimes, sur les chartes-parties et sur le transport combiné.

15. Le 6 avril 1974, la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes a adopté une convention sur un code de conduite des conférences maritimes. Le rapport de la Conférence doit être publié dans le courant de mai 1974 sous la cote TD/CODE/10.

F. — *Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)*

Réglementation internationale des transports maritimes

16. Les précédents travaux sur cette question ont été décrits dans les rapports présentés aux quatrième et cinquième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/59, par. 12, et A/CN.9/71, par. 9 et 10). L'OMCI continue à participer aux travaux de la CNUDCI sur ce sujet.

G. — *Fonds monétaire international (FMI)* [4]

Effets de commerce internationaux

17. Des fonctionnaires du Fonds ont participé aux travaux de rédaction d'un projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux qui est actuellement examiné par le Groupe de travail des effets de commerce internationaux de la CNUDCI [5].

H. — *Banque mondiale (Banque internationale pour la reconstruction et le développement)* [*BIRD*]

Cours de formation en matière d'achats

18. Au cours des dernières années, la Banque mondiale s'est intéressée activement à l'organisation et aux programmes de cours de formation en matière d'achats à l'intention de fonctionnaires des pays en voie de développement. Elle a, par exemple, fourni du personnel et apporté une modeste contribution financière aux premiers séminaires régionaux organisés sur ce sujet par l'UNITAR et le SIDA et au séminaire sur les achats qui a eu lieu en Indonésie sur l'initiative du PNUD.

I. — *Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI)*

Evaluation des projets multinationaux et justifications de leur emploi systématique dans les pays en voie de développement

19. La première partie d'une étude de l'ONUDI sur cette question examine la nécessité de projets multinationaux, les fonctions qu'ils peuvent jouer, les économies d'échelle qu'ils permettent de réaliser et les incidences qu'ils peuvent avoir sur le développement des pays en voie de développement les plus petits. Une deuxième partie est consacrée à l'examen des conditions de coopération, et notamment de la répartition des avantages de la coopération, de la notion d' "ensembles" de projets, de la localisation des projets, des dispositions destinées à garantir l'accès aux marchés des pays coopérants, du financement et de l'encadrement des projets ainsi que de la négociation d'un "ensemble" de projets multinationaux. La troisième partie de l'étude porte sur l'évaluation des projets industriels multinationaux et tente d'évaluer quantitativement les avantages découlant de cette forme de projets. Cette étude sera publiée par l'ONUDI en 1974.

Evaluation critique de la coopération industrielle régionale en Afrique de l'Est

20. Cette étude de l'ONUDI constitue un examen critique de la coopération industrielle régionale au sein de la Communauté de l'Afrique de l'Est depuis sa création jusqu'à ce jour. On y trouve une analyse des trois stades de la coopération économique régionale qui ont marqué l'évolution de la Communauté de l'Afrique de l'Est, une étude du développement économique de l'Afrique de l'Est et enfin une évaluation critique de la coopération industrielle, assortie de recommandations concernant les mesures qui pourraient faciliter à l'avenir une coopération accrue dans le domaine industriel. Cette étude doit être publiée par l'ONUDI en 1974.

Le rôle des institutions financières multilatérales dans la promotion de la coopération industrielle internationale

21. Ce document a été rédigé par l'ONUDI en vue d'une réunion convoquée par le secrétaire général de la CNUCED pour examiner le rôle des institutions financières multilatérales dans la promotion de l'intégration économique des pays en voie de développement. Elle a été publiée par l'ONUDI sous la référence UNIDO/IPPD.138.

Planification des contrats

22. Il a été rédigé un manuel ayant pour objet de montrer aux chefs d'entreprise, aux administrateurs et aux ingénieurs des pays en voie de développement comment une planification, une organisation et un contrôle adéquats peuvent simplifier un grand nombre de leurs problèmes en matière de passation des contrats. Ce manuel indique de façon systématique comment doivent être organisées les activités relatives à la passation de contrats et quelles sont les fonctions qui reviennent aux divers services rattachés au projet. Il doit être publié en 1974.

Principes directeurs concernant l'établissement de contrats relatifs à des projets industriels

23. Ces principes directeurs s'adressent au personnel des pays en voie de développement chargé de négocier les contrats. Ils indiquent dans quels termes il convient de passer contrat avec les consultants, les entrepreneurs de travaux publics et les fournisseurs de matériel. Ils contiennent une étude des questions qui sont particulièrement importantes pour les pays en voie de développement ainsi qu'un exposé des procédures de base relatives à l'établissement des contrats. Ils contiennent également un chapitre sur l'arbitrage international.

---

[4] Les activités du FMI dans le domaine de la formation et de l'assistance ont été exposées dans le rapport sur la formation et l'assistance en matière de droit commercial international que le Secrétaire général a présenté à la cinquième session de la CNUDCI (A/CN.9/65, par. 12, alin. *d*).

[5] Au sujet de la participation d'organisations internationales à la rédaction du projet de loi uniforme, voir A/CN.9/WG.4/WP.2, introduction, par. 3, note 6, et A/CN.9/77, par. 5; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973,* deuxième partie, II, 1.

Cette étude en est actuellement au stade de la mise au point.

Accords de sous-traitance et de licence

24. Les documents ID/WG.136/3 et ID/WG.136/20 regroupent les conclusions d'une réunion de l'ONUDI sur le transfert des techniques aux pays en voie de développement par le moyen d'accords de sous-traitance et de licence.

J. — *Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)*

Programmes relatifs aux investissements dans l'agriculture

25. Les programmes de la FAO relatifs aux investissements étrangers dans l'agriculture, s'appuyant sur des études et des enquêtes de préinvestissement, ont en partie pour objet de faciliter l'établissement de contacts entre des investisseurs potentiels, qu'il s'agisse d'institutions publiques (BIRD, banques régionales de développement, programmes d'aide bilatérale, etc.) ou d'investisseurs privés, et les autorités du pays en voie de développement responsables du secteur dans lequel les investissements doivent avoir lieu. Les travaux du programme de coopération de l'industrie de la FAO sont particulièrement importants à cet égard.

26. Par ailleurs, certains éléments des programmes de la FAO ont pour objet de diffuser des renseignements sur les méthodes propres à stimuler et à contrôler les investissements ou d'indiquer les principes à suivre concernant la constitution et la gestion d'entreprises communes ou mixtes dans divers secteurs de l'agriculture, de l'exploitation forestière et des pêches. A titre d'exemple, on peut citer l'étude sur la législation relative aux investissements étrangers et l'agriculture (*Foreign Investment Laws and Agriculture*) et le manuel sur les contrats d'exploitation des forêts du domaine public (*Handbook on Forest Utilization Contracts on Public Land*) publiés par la FAO en 1971. Une étude similaire sur les entreprises communes dans le secteur des pêches est actuellement en cours de préparation.

II. — ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES

A. — *Comité juridique consultatif africano-asiatique*

Règles uniformes régissant la vente internationale des objets mobiliers corporels

27. Cette question est inscrite au programme de travail du Comité depuis 1969. La loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels ainsi que le texte révisé proposé par le Groupe de travail de la CNUDCI sur la vente internationale des objets mobiliers corporels ont été examinés par un sous-comité permanent au cours des sessions annuelles qu'il a tenues à Accra (1970), à Colombo (1971) et à New Delhi (1972).

Prescription en matière de vente internationale des objets mobiliers corporels

28. Le Sous-Comité permanent sur la vente internationale des objets mobiliers corporels a examiné, à la session qu'il a tenue à New Delhi (1973), le projet de convention sur ce sujet proposé par la CNUDCI, ainsi qu'une étude s'y rapportant établie par le secrétariat du Comité. Dans son rapport, le Sous-Comité a approuvé de façon générale la position adoptée dans le projet de convention, qui représentait un compromis acceptable, et a présenté des suggestions concrètes en vue de sa révision. Ce rapport a été distribué à tous les Etats membres pour qu'ils formulent leurs observations, et certains d'entre eux ont indiqué qu'ils souscrivaient à l'orientation générale du rapport. Toutes nouvelles observations reçues des Etats membres seront transmises au secrétariat de la CNUDCI.

Conditions générales de vente

29. Les diverses étapes des travaux entrepris sur ce sujet depuis la session d'Accra (1970) sont les suivantes : adoption d'un programme de travail proposé par le Sous-Comité permanent; rédaction d'un projet de contrat type f.o.b./f.a.s. destiné à être utilisé pour la vente des produits de la région; examen du projet et propositions de révision par le Sous-Comité; envoi du projet et des propositions de révision aux Etats membres et aux autres Etats et associations commerciales intéressés de la région africano-asiatique pour qu'ils formulent leurs observations. Une étude analysant les réponses reçues est actuellement en cours de rédaction. Cette analyse, accompagnée d'un commentaire rédigé par le Secrétariat, sera communiquée sous peu aux intéressés en même temps qu'un questionnaire détaillé demandant les compléments d'information nécessaires à la poursuite du projet. De nouveaux travaux, en particulier la rédaction d'un autre contrat type, sont envisagés après réception des réponses au questionnaire.

Paiements internationaux

30. Les travaux de la CNUDCI sur ce point pourraient être examinés en temps utile.

Arbitrage commercial international

31. Le secrétariat du Comité a réalisé une étude détaillée de certains aspects de l'arbitrage commercial international. Cette étude portait sur les points suivants : 1) arbitrage général et arbitrage spécial; 2) constitution du tribunal arbitral; 3) tribunal compétent; 4) loi applicable aux fins de l'établissement des droits et obligations des parties en vertu du contrat; 5) procédure arbitrale; 6) sentences arbitrales; 7) exécution des sentences arbitrales étrangères. L'étude a été présentée au Comité à sa session de Tokyo (1974) et examinée en détail par un sous-comité. Le rapport du Sous-Comité et les recommandations qu'il contient ont été communiqués à la CNUDCI.

On envisage de poursuivre l'étude à la lumière des débats de la session de Tokyo (1974) de façon à améliorer et à faire progresser le travail déjà accompli. A cette fin, on est en train d'établir un questionnaire détaillé en vue d'obtenir des gouvernements et des associations commerciales de la région de nouveaux renseignements essentiels à la poursuite des travaux.

Connaissements

32. En réponse à un questionnaire de la CNUDCI sur certaines questions relatives aux connaissements que le Groupe de travail pertinent de la CNUDCI devait examiner, le Secrétariat a établi une réponse détaillée qui a été communiquée aux gouvernements des Etats membres pour observations. Ces questions ont en

outre été examinées par un sous-comité à la session que le Comité a tenue à Tokyo (1974), et le rapport de ce sous-comité a été transmis à la CNUDCI pour qu'il soit examiné par le Groupe de travail. Le Comité continuera de suivre les travaux futurs de la CNUDCI en ce domaine.

Code de conduite des conférences maritimes

33. Le Secrétariat a procédé à une étude approfondie des propositions qui ont conduit à la réunion d'une conférence de plénipotentiaires en vue de la rédaction d'une convention sur ce sujet en novembre 1973. Cette étude a été communiquée aux Etats membres et aux autres Etats de la région. Lorsque la Conférence aura terminé ses travaux, une nouvelle étude sera éventuellement mise en chantier.

Sociétés multinationales

34. Le Comité suit cette question, qu'il étudiera comme il convient si besoin est.

B. — *Banque asiatique de développement*

Projet de recherche sur le crédit et les sûretés

35. Depuis trois ans, la Banque asiatique de développement, en collaboration avec l'Association juridique de l'Asie et du Pacifique occidental (LAWASIA), poursuit la réalisation d'un projet de recherche sur le crédit et les sûretés. Ce projet a pour but d'étudier les formes de sûretés que peuvent utiliser les banques nationales de développement et les institutions financières analogues de la région. Huit monographies et un rapport de synthèse ont jusqu'ici été publiés par les Presses de l'Université de Queensland, en Australie. Le rapport sur l'Australie devait être achevé vers la fin de l'année.

C. — *Banque des règlements internationaux*

Effets de commerce internationaux

36. Par l'intermédiaire de son conseiller juridique, la Banque des règlements internationaux a participé aux travaux concernant un projet de loi uniforme sur les lettres de change et les billets à ordre internationaux que le Groupe de travail de la CNUDCI sur les effets de commerce internationaux étudie actuellement [6].

D. — *Conseil de l'Europe* [7]

Règles uniformes en matière de "délais"

37. Les travaux antérieurs réalisés par le Conseil de l'Europe sur les "délais" ont été décrits dans les rapports présentés aux quatrième (A/CN.9/59, par. 23), cinquième (A/CN.9/71, par. 21 et 22) et sixième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/82; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, V; par. 37 et 38). La Convention européenne sur la computation des délais a été ouverte à la signature le 16 mai 1972 mais n'est pas encore entrée en vigueur.

38. A sa 229e réunion, tenue du 19 au 27 février 1974, le Comité des ministres a autorisé la constitution d'un comité d'experts chargé d'étudier les résultats de la Conférence diplomatique des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale des objets mobiliers corporels ainsi que les mesures à prendre à propos des règles européennes relatives à la prescription extinctive élaborées par un comité d'experts du CCJ.

Reconnaissance et exécution des décisions judiciaires étrangères en matière civile et commerciale

39. Les travaux antérieurs sur la préparation d'un Guide pratique à ce sujet ont été décrits dans les rapports présentés aux quatrième (A/CN.9/59, par. 24), cinquième (A/CN.9/71, par. 23) et sixième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/82, par. 39). Le Comité des ministres du Conseil de l'Europe a autorisé la constitution d'un comité de rédaction qui doit mettre la dernière main au Guide pratique en matière de reconnaissance et d'exécution des décisions judiciaires étrangères.

Responsabilité du fait des produits

40. Un comité d'experts, nommé en 1972, s'est occupé de préparer un projet de loi uniforme ou un projet de convention en vue d'harmoniser dans les Etats membres les dispositions régissant la responsabilité des fabricants du fait des dommages causés par leurs produits.

E. — *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

41. Cette convention a été examinée dans les rapports présentés aux cinquième (A/CN.9/71, par. 26) et sixième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/82; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, V; par. 42). Elle est entrée en vigueur le 13 août 1973.

42. Cette convention prévoit que tous les différends entre organismes économiques découlant de relations contractuelles ou d'autres rapports de droit civil et survenus dans le cadre de relations touchant la coopération économique, scientifique et technique entre pays parties à la Convention seront soumis à l'arbitrage s'ils ne relèvent pas de la compétence des tribunaux nationaux.

Règles uniformes pour les tribunaux d'arbitrage

43. Cette question a été examinée dans le rapport soumis à la sixième session de la CNUDCI (A/CN.9/82, par. 43). Les règles uniformes pour les tribunaux d'arbitrage rattachés aux chambres de commerce des pays membres du CAEM — comprenant les dispositions concernant les droits d'arbitrage, les dépenses du tribunal et les frais des parties — ont été préparées par la Conférence juridique des représentants des pays membres du CAEM sur la base du programme général de renforcement de la coopération en vue du dévelop-

[6] Pour la participation des organisations internationales à l'élaboration du projet de loi uniforme, voir les documents A/CN.9/WG/IV/WP.2, Introduction, par. 3, note 6, et A/CN.9/77; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, II, 1; par. 3.

[7] Ce rapport sur les activités actuelles du Conseil de l'Europe est tiré sur plusieurs sources; il se peut qu'il soit incomplet du fait que le Secrétariat n'a pas encore reçu de communication du Conseil décrivant ses activités dans le domaine du droit commercial international.

pement de l'intégration socialiste des Etats membres du CAEM. Les règles uniformes ont été approuvées par le Comité exécutif en février 1974.

44. Ces dispositions prévoient le règlement uniforme des questions se rapportant à la compétence, à l'organisation, aux activités et aux procédures des tribunaux d'arbitrage. Le Comité exécutif a recommandé aux pays membres du CAEM de prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que des réglementations correspondant à ces règles uniformes soient appliquées aux différends survenus entre organisation économique de pays membres du CAEM et relevant de la compétence de ces tribunaux.

Conditions générales en matière de service après-vente des machines et équipements livrés dans le cadre d'échanges entre les pays membres du CAEM

45. En vue de perfectionner encore le système de service après-vente des machines et équipements livrés dans le cadre d'échanges entre pays membres du CAEM, la Commission permanente du commerce international du CAEM a entrepris d'améliorer les Conditions générales de service après-vente (CAEM, 1962) et les Conditions générales de montage (CAEM, 1962). Ce travail avait pour but de réviser les documents adoptés en 1962 pour tenir compte de l'accroissement de la demande de service après-vente de machines et équipements livrés dans le cadre d'échanges entre pays membres du CAEM; ces nouveaux textes définissent plus clairement les droits et obligations des vendeurs et des acheteurs en ce qui concerne l'organisation et la fourniture du service après-vente, le montage et les questions connexes. Ces documents ont été rédigés de façon à s'intégrer dans les Conditions générales de livraison (CAEM, 1968). Grâce à cette amélioration des documents adoptés en 1962, la Commission permanente du commerce international a pu mettre au point des Conditions générales pour le service après-vente de machines, équipements et autres produits industriels livrés entre organisations des pays membres du Conseil économique d'aide mutuelle autorisées à se livrer au commerce international (Conditions générales de service après-vente, CAEM, 1973) et les Conditions générales de montage et de fourniture d'autres services techniques liés à la livraison de machines et d'équipements entre organisations des pays membres du Conseil économique d'aide mutuelle (Conditions générales de montage, CAEM, 1973).

46. Ces derniers documents ont été approuvés par le Comité exécutif en avril et septembre 1973 respectivement. Le Comité exécutif a recommandé aux pays membres du CAEM de donner effet à ces documents à compter du 1er janvier 1974, de façon qu'ils soient applicables aux contrats conclus après cette date entre organisations des pays membres du CAEM autorisées à se livrer au commerce international.

47. La Commission permanente du commerce international du CAEM a également amélioré les Principes généraux applicables à la fourniture de pièces détachées de machines et d'équipements livrés dans le cadre d'échanges commerciaux entre pays membres du CAEM et avec la République fédérative socialiste de Yougoslavie. Ces principes généraux ont été approuvés par le Comité exécutif en avril 1973.

Rapport sur les questions juridiques relatives à la conclusion et à l'exécution de traités de spécialisation et de coopération en matière de production

48. Ce rapport a été préparé par la Conférence juridique des représentants des pays membres du CAEM en vue de promouvoir la coopération entre ces pays et leurs organisations économiques en ce qui concerne le règlement uniforme de certaines questions juridiques relatives à la conclusion et à l'exécution de traités de spécialisation et de coopération en matière de production.

49. Ce rapport a été approuvé par le Comité exécutif en décembre 1973. Le Comité exécutif a recommandé aux pays membres du Conseil de veiller à ce que leurs organisations économiques tiennent compte des recommandations figurant dans le rapport lorsqu'elles concluront des traités de spécialisation et de coopération en matière de production; il a également chargé les organes du CAEM de tenir compte de ces recommandations lorsqu'ils élaboreront de tels traités. La Conférence juridique des représentants des pays membres du CAEM a été priée de préparer sur la base de ce rapport une description de la pratique existante concernant la conclusion de traités de spécialisation et de coopération en matière de production et de rédiger des règles uniformes pour la solution des questions relatives à la conclusion et à l'exécution de ces traités.

F. — *Comité juridique interaméricain (Organisation des Etats américains)*

Conférence interaméricaine de spécialistes du droit international privé

50. Les travaux antérieurs du Comité ont été décrits dans les rapports présentés aux cinquième (A/CN.9/71, par. 36 et 37) et sixième sessions de la CNUDCI (A/CN.9/82; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973*, deuxième partie, V; par. 49). Parmi les projets de conventions et autres documents préparés par le Comité juridique interaméricain en vue de la Conférence interaméricaine de spécialistes du droit international privé, on peut citer une résolution sur les sociétés commerciales multinationales; une résolution sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels; un projet de convention sur les lettres de change, chèques et billets à ordre internationaux; un projet de convention sur l'arbitrage commercial international et un projet de convention sur les contrats de transport par terre et par mer.

51. Ces documents ont été approuvés par le Comité lors de sa réunion de juillet-août 1973. La Conférence interaméricaine de spécialistes du droit international privé aura lieu à Panama à partir du 14 janvier 1975.

G. — *Banque internationale de coopération économique (BICE)*

Arbitrage commercial international

52. Le projet de convention internationale 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 a été approuvé en 1972. Le texte russe de la Convention a été signé le 26 mai 1972 par les représentants des gou-

vernements des huit pays membres du CAEM. Ce texte a été publié dans le journal officiel des pays signataires de la Convention (par exemple, le texte officiel en russe de la Convention a été publié, avec sa traduction en polonais, dans le numéro 7, de 1974, de "*Dziennik Ustaw*").

53. La Convention est entrée en vigueur le quatre-vingt-dixième jour à compter de la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, c'est-à-dire le 13 août 1973. Cette convention a été ratifiée par six des huit pays membres du CAEM; elle est ouverte à l'adhésion d'autres pays sous réserve de l'approbation des pays l'ayant déjà ratifiée.

54. La Convention concerne le système d'arbitrage permanent rattaché aux chambres de commerce des pays participants. Tout différend entre les organisations économiques (y compris les organisations économiques internationales des pays membres du CAEM, à condition que leurs statuts prévoient l'application de la Convention) résultant de relations contractuelles et autres relations de droit civil dans le contexte de la coopération économique, scientifique et technique des pays participants doit être soumis à un tribunal d'arbitrage rattaché à la chambre de commerce du pays du défendeur ou, à la discrétion des parties, dans un pays tiers partie à la Convention. La Convention prévoit et garantit l'exécution des décisions arbitrales dans les pays participants. Les dispositions de la Convention n'affectent pas les organisations interétatiques.

Sociétés multinationales

55. La création par les pays membres du CAEM de plusieurs organisations économiques internationales a soulevé des problèmes en ce qui concerne l'ouverture et la tenue de comptes de ces organisations à la BICE et l'octroi de prêts à ces organisations. La BICE étudie actuellement ces problèmes, étant donné qu'il est à prévoir que ces organisations pourront lui demander des prêts.

H. — *Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)*

56. On peut trouver un examen détaillé des travaux de l'UNIDROIT sur des sujets intéressant le droit commercial international dans les rapports présentés à la CNUDCI à ses cinquième (A/CN.9/71, par. 38 à 53) et sixième sessions (A/CN.9/82; *Annuaire de la CNUDCI, vol. IV : 1973,* deuxième partie, V; par. 51 à 58).

Codification progressive de la partie générale des obligations contractuelles

57. Un rapport préliminaire de droit comparé sur l'inexécution des contrats et les sanctions relatives à l'inexécution a été préparé par le secrétariat de l'UNIDROIT et présenté au Conseil de direction de l'UNIDROIT à sa cinquante-deuxième session (avril 1973) [doc. U. D. P. 1973 — Etudes : L — Droit des obligations, doc. 4]. Le Conseil a autorisé la poursuite des études dans ce domaine et décidé la création d'un comité restreint d'experts versés dans la connaissance des systèmes des pays de "*common law*", de "*civil law*" et des pays socialistes directement intéressés par les problèmes du commerce international.

58. A sa cinquante-troisième session (février 1974), le secrétariat a soumis au Conseil un tableau comparatif des dispositions relatives à la formation, à la validité, à l'interprétation, à l'exécution et à l'inexécution des contrats (doc. Etudes : L — doc. 5, UNIDROIT 1973) susceptible de faciliter les travaux du Comité restreint qui s'est penché sur ces divers problèmes au cours d'une première réunion tenue en février 1974.

Avant-projet de loi uniforme pour l'unification de certaines règles en matière de validité des contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels

59. L'avant-projet de loi uniforme précité ainsi qu'un rapport explicatif rédigé par le Max-Planck Institut für ausländisches und internationales Privatrecht (doc. U.D.P. 1972 — Etudes XVI/B — doc. 20 et 21) ont été diffusés à l'occasion de la sixième session de la CNUDCI; celle-ci devrait se prononcer sur la suite à lui donner lors d'une prochaine session.

Projet de loi uniforme sur la protection de l'acheteur de bonne foi d'objets mobiliers corporels

60. Ce projet, accompagné d'un rapport explicatif (doc. U.D.P. 1968, Etude XLV, doc. 37), a été soumis à un comité d'experts gouvernementaux qui a tenu deux réunions en 1973 et qui en tiendra une troisième en juin 1974 : ses travaux se termineront vraisemblablement en 1974. Le projet révisé devrait être soumis, sous la forme d'une convention portant loi uniforme, à l'approbation des gouvernements dans une conférence diplomatique d'adoption.

Projet de loi uniforme sur la représentation dans les rapports internationaux en matière de vente et d'achat d'objets mobiliers corporels

61. Ce projet, mis au point par un comité d'experts gouvernementaux (Etude XIX, doc. 55, UNIDROIT 1974), devrait être prochainement soumis, sous la forme d'une convention portant loi uniforme, à l'approbation des gouvernements dans une conférence diplomatique d'adoption.

Harmonisation des régimes juridiques relatifs à la responsabilité du transporteur de biens et de personnes — Etude sur la clause-or dans les conventions internationales en matière de transport

62. Dans le cadre de ce thème général, inscrit en priorité au programme de travail par le Conseil de direction à sa cinquante-troisième session, comme suite au vœu exprimé lors de la Journée spéciale sur l'unification du droit des transports (Rome, 27 avril 1973), le secrétariat a entrepris de préparer une étude et un questionnaire sur le problème posé par les diverses unités monétaires (clauses-or) contenues dans les conventions internationales; notamment de transport, et de la conversion de ces unités dans les monnaies nationales. Le secrétariat est en train d'élaborer un rapport sur la base des réponses au questionnaire.

Statut juridique des véhicules à coussin d'air (spécialement des engins de type hovercraft ou naviplane)

63. Les conclusions du rapport préparé par le secrétariat de l'UNIDROIT à la suite de l'enquête menée par lui sur l'état du droit dans ce domaine dans les différents pays ont été soumises à un comité explo-

ratoire restreint d'experts gouvernementaux qui a donné des directives en ce qui concerne les travaux futurs à entreprendre par un comité élargi d'experts gouvernementaux sur la base d'une liste de priorités établie entre les différentes matières rentrant dans le cadre de ce statut. La première de ces matières, qui sera envisagée par ce comité en 1974, a trait à l'immatriculation et à la nationalité des véhicules à coussin d'air.

Transport d'animaux vivants

64. Le secrétariat a entrepris pour le compte de la CNUDCI une étude sur les transports des animaux vivants dans les divers modes de transport en vue de l'inclusion de ces transports dans les Règles de La Haye actuellement en cours de révision par la CNUDCI (A/CN.9/WG.III/WP.11) *. Cette étude concluait à l'opportunité de cette inclusion et faisait différentes propositions quant aux modalités de cette inclusion. Le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a décidé à sa sixième session (Genève, 4-20 février 1974) d'inclure ces transports dans les Règles révisées et a adopté, avec un léger amendement, l'une de ces propositions.

Transports routiers

65. La Convention sur le contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), élaborée par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe sur la base d'un projet de l'UNIDROIT, a été ouverte à la signature à Genève le 1er mars 1973.

66. La même Commission a chargé l'UNIDROIT de préparer un commentaire de la Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route (CMR), signée à Genève le 19 mai 1956, élaborée par elle sur la base d'un projet de l'UNIDROIT.

Transports fluviaux

67. La Convention relative à la limitation des responsabilités des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), élaborée par le Commission économique des Nations Unies pour l'Europe sur la base d'un projet de l'UNIDROIT, a été ouverte à la signature à Genève, le 1er mars 1973.

68. Le projet de convention relative au contrat de transport de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN), élaboré par l'UNIDROIT, est actuellement en cours de révision au sein de la Commission économique pour l'Europe, en vue de le soumettre aux gouvernements pour adoption.

69. Le projet de convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMN), élaboré sur la base d'un projet de l'UNIDROIT par la même Commission et qui n'avait pu être ouvert à la signature des gouvernements en 1960, est actuellement en cours de révision, à la demande de cette commission, au sein d'un comité d'experts gouvernementaux convoqué par l'UNIDROIT.

Responsabilité des producteurs

70. L'UNIDROIT a réalisé, à la demande du Conseil de l'Europe, une étude comparative sur la responsabilité des producteurs dans les Etats membres du Conseil de l'Europe, aux Etats-Unis, au Canada et au Japon, et participe activement aux travaux du Comité d'experts du Conseil de l'Europe, qui a entrepris l'élaboration d'un projet de convention internationale dans ce domaine.

Hôtellerie

71. Le secrétariat de l'UNIDROIT a préparé un rapport préliminaire sur le contrat d'hôtellerie qui a été soumis à un comité d'experts de l'UNIDROIT qui s'est réuni en mars 1974 et a donné des directives en vue de l'élaboration d'un premier avant-projet de dispositions uniformes en la matière.

III. — ORGANISATIONS INTERNATIONALES NON GOUVERNEMENTALES

A. — *Chambre de commerce internationale (CCI)*

Vente internationale des objets mobiliers corporels

72. Le Groupe de travail de la CCI sur les termes commerciaux a reçu un mandat plus large et ses tâches actuelles sont les suivantes :

a) Un projet de définition final de l'expression "franco aéroport", représentant autant que possible, dans le domaine du fret aérien, l'équivalent du terme f.o.b., doit être maintenant distribué aux comités nationaux de la CCI pour qu'ils puissent faire des observations en vue de l'adoption de cette définition à l'automne 1974.

b) En coopération avec la Commission économique pour l'Europe, un ensemble de sigles normalisés de trois lettres a été proposé pour les "INCOTERMS de 1953" et d'autres termes commerciaux définis par la CCI. On espère que, sur cette base, l'on pourra disposer d'un système de codification chiffrée pour ces termes en vue d'un traitement automatique de l'information. Cette tâche est envisagée en coopération avec la CEE.

c) Pour ce qui est des termes commerciaux spécifiques utilisés dans les domaines distincts du transport combiné et du transport par conteneurs, un questionnaire doit être distribué en vue de déterminer la pratique actuelle.

Paiements internationaux

73. Le siège de la CCI a présenté au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies un rapport intérimaire sur les règles et usances uniformes relatives aux garanties en matière de contrats qui sera publié comme document de la CNUDCI (A/CN.9/89) et examiné par la Commission à sa septième session.

74. On pense que le Groupe de travail de la Commission des techniques et pratiques bancaires de la CCI achèvera la version définitive du rapport susmentionné en mai 1974.

Arbitrage commercial international

75. Les Règles de la CCI en matière de conciliation et d'arbitrage sont actuellement en cours de révision en vue de tenir compte des faits nouveaux survenus dans le monde entier depuis l'entrée en vigueur des règles actuelles, le 1er juin 1955. Le calendrier des travaux permet d'espérer que les Règles révisées pourront entrer en vigueur soit au début 1975, soit peut-être plus tard au cours de cette même année.

* Reproduite dans le présent volume; deuxième partie, III, 3.

76. On a été amené, à la suite de l'extension croissante des règles d'arbitrage de la CCI, à publier les Règles actuelles en allemand, en arabe et en espagnol, en plus du français et de l'anglais, qui sont les langues de travail officielles de la CCI. Outre ces éditions publiées par le siège international de la CCI, un nombre considérable de comités nationaux ont également publié des traductions dans leur propre langue.

Réglementation internationale des transports maritimes

77. En 1973, la CCI a participé activement aux travaux du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI et elle a présenté ses vues à plusieurs occasions sur les questions à l'étude dans le cadre de la révision des Règles de La Haye.

78. Un groupe de travail de la Commission des transports a entrepris une étude en vue d'avoir des indications sur les effets que pourrait avoir un certain changement de la répartition des risques entre le transporteur et le propriétaire des marchandises dans les transports maritimes (par exemple en supprimant les exonérations de responsabilité du transporteur du fait des erreurs de navigation ou d'administration du navire et en cas d'incendie) sur le montant total des primes d'assurance. On espère que cette étude, qui est actuellement effectuée avec la collaboration de chargeurs, d'armateurs, de clubs P et I, d'assureurs de marchandises et d'experts juridiques, sera achevée vers la fin de 1974.

79. La CCI organise aussi une conférence de trois jours intitulée "Transports maritimes internationaux du point de vue commercial" qui doit se tenir à New Delhi en octobre et où seront examinés certains aspects généraux de la réglementation internationale des transports maritimes.

Règles uniformes relatives à un document de transport combiné

80. Les règles uniformes de la CCI relatives à un document de transport combiné, publiées en novembre 1973, comprennent un ensemble de règles minima régissant un document de transport combiné acceptable et facilement reconnaissable. Elles ont été rédigées de façon à pouvoir être incorporées dans des contrats privés de transport combiné. En délivrant un document de transport combiné, régi par les règles de la CCI, l'entreprise de transport combiné assume l'entière responsabilité de la totalité du transport, y compris la responsabilité pour perte, dommage et retard.

81. L'élaboration de ces règles a été entreprise en octobre 1972 par le Comité mixte des conteneurs de la CCI, où sont représentés les divers modes de transport, les utilisateurs, la banque, les assurances, les organismes ayant pour but de faciliter le commerce et les transitaires de pays du monde entier. Ces règles ont été mises au point en coopération avec la FIATA, le CMI, l'IUC, l'Union internationale des transports routiers, la Chambre internationale de la navigation maritime, l'Union internationale d'assurances-transports et plusieurs autres organisations internationales.

82. Ces règles ne préjugent aucunement les résultats auxquels pourra aboutir la CNUCED en ce qui concerne l'élaboration d'une convention internationale sur le transport multimodal, mais elles doivent combler le vide actuel jusqu'à ce qu'une telle convention puisse être conclue et appliquée, ainsi que servir de base pour la normalisation des documents de transport combiné et la définition des droits et obligations des parties à un contrat de transport combiné.

Sociétés multinationales

83. Le questionnaire de la CNUDCI sur ce sujet a été examiné par la Commission de la pratique commerciale internationale de la CCI. Dans la réponse à ce questionnaire, on a appelé l'attention, entre autres, sur les principes directeurs élaborés par la CCI en ce qui concerne les investissements internationaux.

84. Par l'intermédiaire du son Président, M. Renato Lombardi, la CCI a également présenté un document à ce sujet au groupe de personnalités créé par le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies pour étudier le rôle et les effets des sociétés multinationales.

B. — *Comité maritime international (CMI)*

Réglementation internationale des transports maritimes

85. A l'heure actuelle, le Comité maritime international se consacre essentiellement à l'élaboration de réglementations internationales en matière de transports maritimes. En outre, il a entrepris des travaux sur l'arbitrage commercial international en matière maritime. Son programme de travail actuel porte notamment sur :

— La révision de la Convention internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;
— La révision de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements (1924) et du Protocole portant amendement de cette convention (1968);
— La révision des Règles de York et d'Anvers relatives à l'avarie commune;
— Les contrats de construction navale;
— Les transports combinés et les documents y relatifs.

ADDITIF 1

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)

Réglementation internationale des transports maritimes

Code de conduite des conférences maritimes

1. Le Comité préparatoire créé par la résolution 3035 (XXVII) de l'Assemblée générale, par laquelle le Secrétaire général a été prié 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, a tenu ses première et deuxième sessions à Genève, du 8 au 26 janvier et du 4 au 29 juin 1973 respectivement [1]. Le Comité préparatoire était saisi, entre autres documents, du projet de code de conduite des conférences maritimes annexé à la résolution 66 (III) de la CNUCED. A la deuxième session, 16 pays dévelop-

[1] Les rapports de la première et de la deuxième session du Comité préparatoire ont été publiés sous les cotes TD/CODE/1 et TD/CODE/PC/5 et TD/CODE/2 et TD/CODE/PC/9.

pés à économie de marché ont soumis un contre-projet de code de conduite des conférences maritimes [2]. Le Comité préparatoire a annexé au rapport sur sa deuxième session le texte d'un code de conduite des conférences maritimes, proposé à l'examen de la Conférence des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes [3].

2. La Conférence des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes a tenu deux sessions à Genève du 12 novembre au 15 décembre 1973 et du 11 mars au 6 avril 1974. Au total, 92 Etats membres de la CNUCED ont participé à la Conférence.

3. Les membres du Groupe mixte CNUCED/Service juridique de l'ONU sur la réglementation des transports maritimes ont assuré le secrétariat des réunions du Comité préparatoire ainsi que de la Conférence.

4. La Conférence a achevé ses travaux le 6 avril 1974 par l'adoption de la Convention sur un code de conduite des conférences maritimes. La Convention a fait l'objet d'un vote par appel nominal et a été adoptée par 72 voix contre 7, avec 5 abstentions. L'Acte final de la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies a été adopté à la séance de clôture; tous les Etats participants sauf 8 l'ont signé.

5. La Convention sera ouverte à la signature au Siège de l'Organisation des Nations Unies du 1er juillet 1974 au 30 juin 1975 inclus et demeurera ensuite ouverte à l'adhésion.

Transport international multimodal

6. Comme suite à la demande formulée par le Conseil économique et social au paragraphe 2 de sa résolution 1734 (LIV) du 10 janvier 1973, le Conseil du commerce et du développement a constitué, par sa décision 96 (XII) du 10 mai 1973, un groupe préparatoire intergouvernemental de 68 membres chargé d'élaborer un avant-projet de convention sur le transport international multimodal.

7. Dans cette décision, le Conseil a prié le Secrétaire général de la CNUCED d'établir les études visées au paragraphe 1 de la résolution 1734 (LIV), compte tenu des directives complémentaires que le Groupe préparatoire intergouvernemental pourrait donner au Secrétariat lors de sa première session.

8. Le Goupe préparatoire intergouvernemental a tenu sa première session à Genève, du 28 octobre au 2 novembre 1973.

9. Le Groupe était saisi de la note du secrétariat de la CNUCED intitulée "Quelques problèmes liés au transport multimodal" [4], qu'il a prise pour base de ses débats. Des représentants de pays développés à économie de marché, de pays en voie de développement et de certains pays socialistes d'Europe orientale ont également présenté des documents de travail [5].

10. A sa huitième séance, le Président du Groupe préparatoire intergouvernemental, résumant les travaux du Groupe, a déclaré que les documents de travail qui avaient été présentés offraient au secrétariat de la CNUCED d'utiles orientations. Des membres du Groupe mixte de la réglementation des transports maritimes ont aidé à assurer le service de la session.

Coopération avec la CNUDCI

11. Des membres du Groupe mixte CNUCED/Service juridique de l'ONU sur la réglementation des transports maritimes ont établi la première version d'études portant sur les questions suivantes : "Responsabilité du transporteur maritime en cas de retard", "Domaine d'application de la Convention quant aux documents" et "Domaine d'application géographique de la Convention", qui figuraient parmi les questions étudiées dans le document de travail intitulé "Troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissement" (A/CN.9/WG.III/WP.12, vol. 1 à 3 *). Ce rapport a été présenté à la sixième session du Groupe de travail de la CNUDCI sur la réglementation internationale des transports maritimes.

12. Le chef du Groupe mixte sur la réglementation maritime a assisté, en qualité d'observateur de la CNUCED, à la sixième session du Groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes.

13. Deux membres du Groupe mixte ont aidé le secrétariat de la CNUDCI à assurer le service de la sixième session du Groupe de travail de la CNUDCI sur la réglementation internationale des transports maritimes. Des membres du Groupe mixte travaillent actuellement à un projet d'étude dont le lancement a été autorisé à la cinquième session du Groupe de travail, qui porte sur les première et troisième questions du troisième questionnaire sur les connaissements, c'est-à-dire la teneur du contrat de transport de marchandises par mer et les effets juridiques du connaissement pour ce qui est de la protection de l'acheteur de bonne foi du connaissement. Des études sur ces questions figureront dans le rapport que le secrétariat de la CNUDCI présentera à la septième session du Groupe de travail.

Chartes-parties

14. Un rapport intitulé "Chartes-parties", qui étudie les aspects juridiques, commerciaux et économiques de l'affrètement, a été rédigé par le secrétariat de la CNUCED et sera soumis au Groupe de travail de la CNUCED sur la réglementation internationale des transports maritimes à sa quatrième session. Il a été publié sous la cote TD/B/C.4/ISL/13. La quatrième session du Groupe de travail doit en principe se tenir du 27 janvier au 7 février 1975 au Palais des Nations à Genève.

Participation à des conférences

15. L'Organisation de l'unité africaine a invité la CNUCED à participer aux débats de la vingt-deuxième session ordinaire de son Conseil des ministres (du 25 février au 15 mars 1974, à Addis-Abeba, en Ethiopie) sur un point de son ordre du jour qui avait trait au code de conduite des conférences maritimes. Deux membres du Groupe mixte sur la réglementation des transports maritimes y ont assisté.

Deuxième programme de formation (en français) de la CNUCED en économie et gestion des transports maritimes, pour 1973

16. Un membre du Groupe mixte sur la réglementation des transports maritimes a donné une série de conférences sur le droit maritime dans le cadre du programme qui s'est déroulé au Palais des Nations, à Genève, entre le 2 juillet et le 23 novembre 1973. Ces conférences ont porté sur certaines questions juridiques soulevées par les connaissements, les chartes-parties et l'assurance maritime, ainsi que sur le code de conduite des conférences maritimes.

Assistance technique

17. Dans le cadre de son programme d'assistance technique et de coopération avec d'autres organismes des Nations Unies, le secrétariat de la CNUCED a participé à divers programmes destinés à aider les pays en voie de développement dans certains domaines du droit applicable aux transports maritimes.

Entreprises multinationales

Groupe de travail chargé d'élaborer la charte des droits et des devoirs économiques des Etats et la réglementation des sociétés transnationales

18. Le Groupe de travail chargé d'élaborer la charte des droits et des devoirs économiques des Etats a été créé par la

[2] Pour le texte du contre-projet, voir document TD/CODE/2, annexe III.

[3] *Ibid.*, annexe I.

[4] Document TD/B/AC.15/2.

[5] Documents TD/B/AC.15/3 et Add.1, contenant les observations présentées par les Commissions économiques pour l'Afrique, l'Asie et l'Extrême-Orient, l'Europe et l'Amérique latine; documents TD/B/AC.15/L.2, TD/B/AC.15/L.3, TD/B/AC.15/L.5 et TD/B/AC.15/L.6.

* Reproduit dans le présent volume; deuxième partie, III, 2.

résolution 45 (III) de la Conférence, avec mission de rédiger un projet de charte.

19. Le Groupe a tenu ses première et deuxième sessions à Genève, du 12 au 23 février et du 13 au 22 juillet 1973. En 1973, à sa vingt-huitième session, l'Assemblée générale a examiné le rapport du Groupe de travail sur les travaux de ses première et deuxième sessions et les observations qui ont été faites à son sujet par le Conseil du commerce et du développement à sa treizième session (août-septembre 1973). Dans sa résolution 3082 (XXVIII), l'Assemblée générale a décidé, au vu des résultats acquis, de prolonger le mandat du Groupe de travail pour deux autres sessions, ainsi que le Conseil du commerce et du développement l'avait recommandé dans sa décision 98 (XIII).

20. A sa troisième session, qui a eu lieu à Genève du 4 au 22 février 1974, le Groupe a poursuivi les travaux qu'il avait entrepris à la session précédente et a présenté dans son rapport le texte d'un projet harmonisé, fruit des travaux accomplis à cette même session. Certains paragraphes de ce texte ont fait l'objet d'un accord général, mais, dans la plupart des cas, on trouve plusieurs variantes (document TD/B/AC.12/3, rapport du Groupe sur les travaux de sa troisième session).

21. La quatrième session du Groupe se tiendra à Mexico du 10 au 28 juin 1974. On pense que, comme l'Assemblée générale l'y a invité dans sa résolution 3082 (XXVIII), le Groupe de travail s'efforcera à cette occasion d' "achever, à titre de première mesure de codification et de développement dans ce domaine, l'élaboration d'un projet final de charte des droits et devoirs économiques des Etats qui puisse être examiné et approuvé par l'Assemblée générale à sa vingt-neuvième session".

22. Dès le début de ses travaux, le Groupe a été saisi de propositions faites par certains Etats Membres qui souhaitaient que certaines dispositions de la charte soient consacrées aux sociétés transnationales. Ces propositions portent sur la réglementation des activités de ces sociétés et la coopération entre les Etats pour l'application de cette réglementation. Le Groupe de travail ne s'est pas encore mis d'accord sur cette question dont l'examen se poursuivra à Mexico à partir des diverses variantes qui figurent au paragraphe 11 du chapitre II, reproduit au paragraphe 7 du rapport du Groupe sur les travaux de sa troisième session (TD/B/AC.12/3). [Voir également les documents TD/B/AC.12/1, TD/B/AC.12/2 et Add.1 — rapports du Groupe de travail sur les travaux de ses première et deuxième sessions.]

Pratiques commerciales restrictives

23. Comme il a déjà été exposé dans une note sur les sociétés multinationales (A/CN.9/83, du 16 mars 1973) présentée par le Secrétaire général à la sixième session de la Commission, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement a adopté, à sa troisième session, une résolution sur les pratiques commerciales restrictives : la résolution 73 (III). Le texte de cette résolution a été reproduit à l'annexe III de ladite note.

24. A la suite de cette résolution, la CNUCED a été priée d'étudier et de recenser toutes les pratiques commerciales restrictives et, entre autres, celles qui sont la conséquence d'activités d'entreprises et de sociétés multinationales nuisibles au commerce et au développement des pays en voie de développement. A cet égard, la Conférence a décidé qu'il fallait examiner la possibilité d'élaborer des principes directeurs concernant les pratiques commerciales restrictives contraires aux intérêts des pays en voie de développement qui seraient soumis aux gouvernements des pays développés et des pays en voie de développement. Par ailleurs, la Conférence a également prié le secrétariat d'étudier si l'on pourrait élaborer à l'intention des pays en voie de développement les éléments d'une loi ou de plusieurs lois types sur les pratiques commerciales restrictives.

25. Ainsi qu'il est également indiqué dans la note précitée, la Conférence a créé un groupe spécial d'experts des pratiques commerciales restrictives. Ce groupe d'experts, nommés à titre individuel, s'est réuni à Genève du 19 au 30 mars 1973 et son rapport figure dans le document TD/B/C.2/119. Les paragraphes 29 à 55 de ce rapport sont spécialement consacrés aux pratiques commerciales restrictives se rapportant aux opérations de sociétés multinationales dans les pays en voie de développement. Le rapport du Groupe a été examiné en août 1973 par la Commission des articles manufacturés de la CNUCED à la première partie de sa sixième session. La Commission a décidé que le Secrétaire général de la CNUCED devait réunir un autre groupe spécial d'experts qui serait chargé de conduire plus avant les tâches énumérées dans la résolution 73 (III) [6]. Ce groupe doit se réunir dans le courant de l'année 1974.

26. Au sujet des activités poursuivies par d'autres organismes dans le domaine des pratiques commerciales restrictives, il convient d'indiquer que dans sa résolution 1721 (LII), le Conseil économique et social a recommandé que le Groupe de personnalités chargé d'étudier les effets des sociétés multinationales sur le développement et sur les relations internationales tienne compte des travaux du Groupe spécial d'experts des pratiques commerciales restrictives de la CNUCED. En conséquence, la Commission des articles manufacturés a prié le Secrétaire général de la CNUCED d'informer le Groupe de personnalités des travaux du Groupe spécial d'experts des pratiques commerciales restrictives et de lui communiquer les passages pertinents du rapport de la Commission.

ADDITIF 2

Conseil de l'Europe

1. — *Projet de règles européennes relatives à la prescription extinctive en matière civile et commerciale*

Le projet de règles européennes sera examiné après la Conférence diplomatique des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels et à la lumière des résultats de cette conférence afin de déterminer quelle pourrait être la suite à donner au projet de règles en question.

2. — *Aspects internationaux de la protection juridique des droits des créanciers*

Le Comité européen de coopération juridique a décidé de ne pas recommander, pour l'instant, la création d'un comité d'experts au sein du Conseil de l'Europe, compte tenu des travaux des communautés européennes en cette matière.

3. — *Reconnaissance et exécution des décisions judiciaires étrangères en matière civile et commerciale*

Le texte définitif d'un guide pratique en cette matière sera vraisemblablement prêt dans quelques mois et il fera l'objet d'une publication.

4. — *Responsabilité des producteurs*

Le Comité d'experts poursuit ses travaux et a tenu sa quatrième réunion en janvier 1974, au cours de laquelle il a arrêté, en première lecture, certains textes d'un projet de convention sur la responsabilité des producteurs.

---

[6] *Documents officiels du Conseil du commerce et du développement, treizième session, Supplément n° 5* (TD/B/466–TD/B/C.2/134), chap. 5, par. 211 à 247.

I. — TEXTES ADOPTÉS PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LA PRESCRIPTION EN MATIÈRE DE VENTE INTERNATIONALE D'OBJETS MOBILIERS CORPORELS (20 MAI–14 JUIN 1974)*

A. — Acte final (A/CONF.63/14 et Corr.1)

1. L'Assemblée générale des Nations Unies, ayant examiné le chapitre II du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa cinquième session en 1972 [*Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 17* (A/8717), chap. II [1]], qui contenait un projet de convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels, a décidé, par sa résolution 2929 (XXVII) du 28 novembre 1972 [2], qu'une conférence internationale de plénipotentiaires serait convoquée en 1974 pour examiner la question de la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels et que la conférence devrait faire figurer les résultats de ses travaux dans une convention internationale et dans tous autres instruments qu'elle pourrait juger appropriés. Par la suite, l'Assemblée générale, dans sa résolution 3104 (XXVIII) du 12 décembre 1973 [3], a prié le Secrétaire général de convoquer la conférence au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 20 mai au 14 juin 1974.

2. La Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels s'est tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, du 20 mai au 14 juin 1974.

3. Les Etats représentés à la Conférence, au nombre de 66, étaient les suivants : Algérie, Allemagne (République fédérale d'), Australie, Autriche, Barbade, Belgique, Brésil, Bulgarie, Canada, Chili, Chypre, Colombie, Costa Rica, Cuba, Danemark, Egypte, El Salvador, Emirats arabes unis, Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Ghana, Grèce, Guatemala, Guyane, Hongrie, Inde, Indonésie, Irak, Iran, Irlande, Japon, Kenya, Mali, Maroc, Mexique, Mongolie, Nicaragua, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Philippines, Pologne, Qatar, République arabe syrienne, République démocratique allemande, République populaire démocratique de Corée, République de Viet-Nam, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste soviétique d'Ukraine, République-Unie de Tanzanie, République-Unie du Cameroun, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Siège, Sierra Leone, Singapour, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Thaïlande, Union des Républiques socialistes soviétiques, Yougoslavie et Zaïre.

4. Trois Etats — Madagascar, le Pérou et la Roumanie — ont envoyé des observateurs à la Conférence.

5. L'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'inviter les institutions spécialisées et organisations internationales intéressées, ainsi que le Conseil des Nations Unies pour la Namibie, à se faire représenter à la Conférence par des observateurs. Le Conseil de l'Europe, la Chambre de commerce internationale, la Conférence de La Haye de droit international privé et le Conseil des Nations Unies pour la Namibie ont envoyé des observateurs.

6. La Conférence a élu M. Jorge Barrera Graf (Mexique) président.

7. La Conférence a élu vice-présidents les représentants des Etats suivants : Algérie, Allemagne (République fédérale d'), Australie, Belgique, Brésil, Chili, Chypre, Danemark, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Guyane, Inde, Japon, Kenya, Nigéria, Philippines, Pologne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Union des Républiques socialistes soviétiques et Zaïre.

8. Les organes ci-après ont été constitués par la Conférence :

Bureau :

Président : Le Président de la Conférence;
Membres : Le Président et les Vice-Présidents de la Conférence et les Présidents des Première et Deuxième Commissions;

Première Commission :

Président : M. Mohsen Chafik (Egypte);
Vice-Présidents : M. Nehemias Gueiros (Brésil), M. L. H. Khoo (Singapour), M. Elias A. Krispis (Grèce);

Rapporteur : M. Ludvik Kopać (Tchécoslovaquie);

Deuxième Commission :

Président : M. György Kampis (Hongrie);
Vice-Présidents : M. T. I. Adesalu (Nigéria), M. G. C. Parks (Canada), M. G. S. Raju (Inde);

Comité de rédaction :

Président : M. Anthony G. Guest (Royaume-Uni);
Membres : Autriche, Brésil, Etats-Unis d'Amérique, France, Inde, Mexique, Nigéria, Norvège, Philippines, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour, Tchécoslovaquie, Union des Républiques socialistes soviétiques et Zaïre;

Commission de vérification des pouvoirs :

Président : M. José M. Zelaya (Nicaragua);
Membres : Brésil, Etats-Unis d'Amérique, Ghana, Japon, Mongolie, Nicaragua, Pays-Bas, République-Unie de Tanzanie et Union des Républiques socialistes soviétiques.

9. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a été représenté par M. Blaine Sloan, directeur de la Division des questions juridiques générales du Service juridique de l'ONU et, en son absence, par M. John O. Honnold, chef du Service du droit commercial international. M. G. W. Wattles, juriste hors classe au cabinet du Conseiller juridique, a rempli les fonctions de secrétaire exécutif.

---

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

[2] *Ibid.*, vol. IV : 1973, première partie, I, C.

[3] Reproduite dans le présent volume; voir première partie, I, C.

---

* Les Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels seront publiés sous la cote A/CONF.63/16.

10. Dans ses résolutions 2929 (XXVII) et 3104 (XXVIII), par lesquelles elle a convoqué la Conférence, l'Assemblée générale a renvoyé à la Conférence, comme base de ses travaux, le projet de convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels figurant au chapitre II du 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) [4], ainsi que le commentaire y relatif (A/CONF.63/5 [5]) et la compilation analytique d'observations et de propositions formulées par les gouvernements et les organisations internationales intéressées (A/CONF.63/6 et Add.1 et 2).

11. La Conférence a d'abord renvoyé les titres I et III du projet de convention à la Première Commission, et les titres II et IV à la Deuxième Commission. Par la suite, elle a décidé que les articles 37 et 38 seraient également examinés par la Deuxième Commission. Un groupe de travail composé des représentants de la Belgique, du Ghana, du Mexique, de Singapour et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques a été chargé de préparer le préambule, l'Acte final et les résolutions.

12. Sur la base des délibérations consignées dans les comptes rendus analytiques des séances de la Conférence (A/CONF.63/SR.1 à SR.10), les comptes rendus analytiques des séances de la Première Commission (A/CONF.63/C.1/SR.1 à SR.25), le rapport de cette commission (A/CONF.63/9 et Add.1 à 8), les comptes rendus analytiques des séances de la Deuxième Commission (A/CONF.63/C.2/SR.1 à SR.4) et le rapport de cette commission (A/CONF.63/12 et Corr.1), la Conférence a élaboré la *Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises.*

13. Cette convention a été adoptée par la Conférence le 12 juin 1974, et ouverte à la signature du 14 juin 1974 au 31 décembre 1975, conformément à ses dispositions, au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York. La Convention a également été ouverte à l'adhésion, conformément à ses dispositions.

14. La Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

15. La Conférence a également adopté la résolution ci-après, qui est annexée au présent Acte final : "Hommage à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international".

EN FOI DE QUOI les représentants à la Conférence ont signé le présent Acte final.

FAIT au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, le quatorze juin 1974, en un seul exemplaire en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

[*Signatures des représentants*]

ANNEXE

Hommage à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

La Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels,

Ayant adopté la Convention des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises sur la base d'un projet de convention préparé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international,

Décide d'exprimer sa profonde gratitude à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international pour sa contribution remarquable à l'unification et l'harmonisation du droit de la vente internationale des objets mobiliers corporels.

[4] *Annuaire de la CNUDCI, vol. III : 1972*, première partie, II, A.

[5] Précédemment publié sous la cote A/CN.9/73; *ibid.*, deuxième partie, I, B, 3.

B. — Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises (A/CONF.63/15 *)

Préambule

Les Etats Parties à la présente Convention,

Considérant que le commerce international est un facteur important pour la promotion de relations amicales entre les Etats,

Estimant que l'adoption de règles uniformes régissant le délai de prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels faciliterait le développement du commerce mondial,

Sont convenus de ce qui suit :

TITRE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES
CHAMP D'APPLICATION

Article premier

1. La présente Convention détermine les conditions dans lesquelles les droits et actions réciproques d'un acheteur et d'un vendeur, issus d'un contrat de vente internationale d'objets mobiliers corporels, ou concernant une contravention à ce contrat, sa résolution ou sa nullité, ne peuvent plus être exercés en raison de l'expiration d'un certain laps de temps. Ce laps de temps est désigné dans cette convention par l'expression "le délai de prescriptions".

2. La présente Convention n'affecte pas un délai pendant lequel une partie doit donner notification à l'autre ou accomplir tout acte, autre que l'ouverture d'une procédure, sous peine de ne pouvoir exercer son droit.

3. Dans la présente Convention :

a) Les termes "acheteur", "vendeur" et "partie" désignent les personnes qui achètent ou vendent ou qui se sont engagées à acheter ou à vendre des objets mobiliers corporels, et les personnes qui sont leurs successeurs ou ayants cause pour les droits et les obligations découlant du contrat de vente;

b) Le terme "créancier" désigne toute partie qui fait valoir un droit, que celui-ci ait ou non pour objet le paiement d'une somme d'argent;

c) Le terme "débiteur" désigne toute partie contre laquelle un créancier fait valoir un droit;

d) L'expression "contravention au contrat" s'entend de toute inexécution par une partie de ses obligations ou de toute exécution qui n'est pas conforme au contrat;

e) Le terme "procédure" s'entend de toute procédure judiciaire, arbitrale ou administrative;

f) Le terme "personne" doit s'entendre également de toute société, association ou entité, qu'elles soient privées ou publiques, capables d'ester en justice;

* A la demande de la Conférence, le Secrétariat a entrepris la préparation d'un commentaire sur la Convention qui sera publié sous la cote A/CONF.63/17.

g) Le terme "écrit" doit s'entendre également des communications adressées par télégramme ou par télex;

h) Le terme "année" désigne une année comptée selon le calendrier grégorien.

Article 2

Aux fins de la présente Convention :

a) Un contrat de vente d'objets mobiliers corporels est réputé avoir un caractère international si, au moment de la conclusion du contrat, l'acheteur et le vendeur ont leur établissement dans des Etats différents;

b) Le fait que les parties ont leur établissement dans des Etats différents ne peut être pris en considération que s'il ressort du contrat ou de négociations entre les parties ou d'informations données par elles avant la conclusion du contrat ou à ce moment;

c) Si une partie à un contrat de vente d'objets mobiliers corporels a des établissements dans plus d'un Etat, l'établissement est celui qui a la relation la plus étroite avec le contrat et son exécution eu égard aux circonstances connues des parties ou envisagées par elles au moment de la conclusion du contrat;

d) Si une partie n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle sera prise en considération;

e) Ni la nationalité des parties ni la qualité ou le caractère civil ou commercial des parties ou du contrat ne sont pris en considération.

Article 3

1. La présente Convention ne s'applique que si, au moment de la conclusion du contrat, les parties à un contrat de vente internationale d'objets mobiliers corporels ont leur établissement dans des Etats contractants.

2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique sans égard à la loi qui serait applicable en vertu des règles du droit international privé.

3. La présente Convention ne s'applique pas lorsque les parties ont expressément exclu son application.

Article 4

La présente Convention ne régit pas les ventes :

a) D'objets mobiliers corporels achetés pour un usage personnel, familial ou domestique;

b) Aux enchères;

c) Sur saisie ou de quelque autre manière par autorité de justice;

d) De valeurs mobilières, effets de commerce et monnaies;

e) De navires, bateaux et aéronefs;

f) D'électricité.

Article 5

La présente Convention ne s'applique pas aux droits fondés sur :

a) Tout dommage corporel ou le décès d'une personne;

b) Tout dommage nucléaire causé par la chose vendue;

c) Tout privilège, gage ou autre sûreté;

d) Toute décision ou sentence arbitrale rendues à la suite d'une procédure;

e) Tout titre exécutoire selon la loi du lieu où l'exécution est demandée;

f) Toute lettre de change ou tout chèque ou billet à ordre.

Article 6

1. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats dans lesquels la partie prépondérante des obligations du vendeur consiste en une fourniture de main-d'oeuvre ou d'autres services.

2. Sont assimilés aux ventes les contrats de fourniture d'objets mobiliers corporels à fabriquer ou à produire, à moins que la partie qui commande la chose n'ait à fournir une partie essentielle des éléments nécessaires à cette fabrication ou production.

Article 7

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DURÉE ET POINT DE DÉPART DU DÉLAI DE PRESCRIPTION

Article 8

Le délai de prescription est de quatre ans.

Article 9

1. Sous réserve des dispositions des articles 10, 11 et 12, le délai de prescription court à partir de la date à laquelle l'action peut être exercée.

2. Le point de départ du délai de prescription n'est pas retardé :

a) Lorsqu'une partie donne à l'autre partie une notification au sens du paragraphe 2 de l'article premier, ou

b) Lorsque la convention d'arbitrage prévoit qu'aucun droit ne prendra naissance tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue.

Article 10

1. Une action résultant d'une contravention au contrat peut être exercée à partir de la date à laquelle cette contravention s'est produite.

2. Une action fondée sur un défaut de conformité de la chose peut être exercée à partir de la date à laquelle la chose a été effectivement remise à l'acheteur ou l'offre de remise de la chose refusée par l'acheteur.

3. Une action fondée sur un dol commis avant la conclusion du contrat ou au moment de cette conclusion ou résultant d'agissements frauduleux ultérieurs peut être exercée, pour l'application de l'article 9, à partir de la date à laquelle le fait a été ou aurait raisonnablement dû être découvert.

Article 11

Si le vendeur a donné, en ce qui concerne la chose vendue, une garantie expresse valable pendant un certain laps de temps ou déterminée de toute autre manière, le délai de prescription d'une action fondée sur la garantie commence à courir à partir de la date à laquelle l'acheteur notifie au vendeur le fait motivant l'exercice de son action et, au plus tard, à partir de la date d'expiration de la garantie.

Article 12

1. Lorsque, dans les cas prévus par la loi applicable au contrat, une partie déclare la résolution du contrat avant la date fixée pour son exécution, le délai de prescription court à partir de la date à laquelle la déclaration est adressée à l'autre partie. Si la résolution du contrat n'est pas déclarée avant la date fixée pour l'exécution, le délai de prescription ne court qu'à partir de cette date.

2. Le délai de prescription de tout droit fondé sur l'inexécution par une partie d'un contrat prévoyant des prestations ou des paiements échelonnés court, pour chacune des obligations à exécution successive, à partir de la date à laquelle l'inexécution qui les affecte s'est produite. Lorsque, d'après la loi applicable au contrat, une partie déclare la résolution du contrat en raison de cette inexécution, le délai de prescription de toutes les obligations à exécution successive court à partir de la date à laquelle la déclaration est adressée à l'autre partie.

CESSATION DU COURS ET PROLONGATION DU DÉLAI INITIAL

Article 13

Le délai de prescription cesse de courir lorsque le créancier accomplit tout acte qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considéré comme introductif d'une procédure judiciaire contre le débiteur. Il en est de même lorsque le créancier forme au cours d'une procédure déjà engagée une demande qui manifeste sa volonté de faire valoir son droit contre le débiteur.

Article 14

1. Lorsque les parties sont convenues de soumettre leur différend à l'arbitrage, le délai de prescription cesse de courir à partir de la date à laquelle l'une des parties engage la procédure d'arbitrage de la manière prévue par la convention d'arbitrage ou par la loi applicable à cette procédure.

2. En l'absence de toute disposition à cet égard, la procédure d'arbitrage est réputée engagée à la date à laquelle la demande d'arbitrage est notifiée à la résidence habituelle ou à l'établissement de l'autre partie ou, à défaut, à sa dernière résidence ou son dernier établissement connus.

Article 15

Dans toute procédure autre que celles prévues aux articles 13 et 14, le délai de prescription cesse de courir lorsque le créancier fait valoir son droit afin d'en obtenir la reconnaissance ou l'exécution, sous réserve des dispositions de la loi régissant cette procédure.

Il en est ainsi notamment des procédures introduites à l'occasion :

a) Du décès ou de l'incapacité du débiteur,

b) De la faillite ou de toute situation d'insolvabilité concernant l'ensemble des biens du débiteur, ou

c) De la dissolution ou de la liquidation d'une société, association ou entité lorsque celle-ci est le débiteur.

Article 16

Aux fins des articles 13, 14 et 15, une demande reconventionnelle est considérée comme ayant été introduite à la même date que l'acte relatif au droit auquel elle est opposée, à condition que tant la demande principale que la demande reconventionnelle dérivent du même contrat ou de plusieurs contrats conclus au cours de la même opération.

Article 17

1. Lorsqu'une procédure a été introduite conformément aux articles 13, 14, 15 ou 16 avant l'expiration du délai de prescription, celui-ci est réputé avoir continué de courir si la procédure s'est terminée sans qu'une décision ait été rendue sur le fond de l'affaire.

2. Lorsque, à la fin de cette procédure, le délai de prescription était expiré ou devait expirer dans moins d'un an, le créancier bénéficie d'un délai d'un an à partir de la fin de la procédure.

Article 18

1. Une procédure introduite contre un débiteur fait cesser le cours de la prescription à l'égard d'un codébiteur solidaire si le créancier informe ce dernier par écrit de l'introduction de la procédure avant l'expiration du délai de prescription prévu dans la présente Convention.

2. Lorsqu'une procédure est introduite par un sous-acquéreur contre l'acheteur, le délai de prescription prévu dans la présente Convention cesse de courir, quant au recours de l'acheteur contre le vendeur, si l'acheteur a informé par écrit le vendeur, avant l'expiration dudit délai, de l'introduction de la procédure.

3. Lorsque la procédure visée aux paragraphes 1 et 2 du présent article s'est terminée, le délai de prescription du recours du créancier ou de l'acheteur contre le débiteur solidaire ou contre le vendeur est réputé ne pas avoir cessé de courir en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article, le créancier ou l'acheteur dispose toutefois d'un délai supplémentaire d'un an à partir de la date à laquelle la procédure s'est terminée, si à ce moment-là le délai de prescription est venu à expiration ou s'il lui reste moins d'un an à courir.

Article 19

Lorsque le créancier accomplit, dans l'Etat où le débiteur a son établissement et avant l'expiration du délai de prescription, un acte autre que ceux prévus aux articles 13, 14, 15 et 16 qui, d'après la loi de cet Etat, a pour effet de rouvrir un délai de prescription, un nouveau délai de quatre ans commence à courir à partir de la date fixée par cette loi.

Article 20

1. Lorsque, avant l'expiration du délai de prescription, le débiteur reconnaît par écrit son obligation envers le créancier, un nouveau délai de prescription de quatre ans commence à courir à partir de ladite reconnaissance.

2. Le paiement des intérêts ou l'exécution partielle d'une obligation par le débiteur a le même effet pour l'application du paragraphe 1 du présent article qu'une reconnaissance, s'il peut raisonnablement être déduit de ce paiement ou de cette exécution que le débiteur reconnaît son obligation.

Article 21

Lorsque, en raison de circonstances qui ne lui sont pas imputables et qu'il ne pouvait ni éviter ni surmonter, le créancier est dans l'impossibilité de faire cesser le cours de la prescription, le délai est prolongé d'un an à partir du moment où lesdites circonstances ont cessé d'exister.

MODIFICATION DU DÉLAI DE PRESCRIPTION PAR LES PARTIES

Article 22

1. Le délai de prescription ne peut être modifié, ni son cours changé, par une déclaration des parties ou par voie d'accord entre elles, sauf dans les cas prévus au paragraphe 2.

2. Le débiteur peut à tout moment, pendant le cours du délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au créancier. Cette déclaration peut être renouvelée.

3. Les dispositions du présent article n'affectent pas la validité de toute clause du contrat de vente stipulant que la procédure d'arbitrage peut être engagée dans un délai de prescription plus bref que celui qui est prévu par la présente Convention, à condition que ladite clause soit valable au regard de la loi applicable au contrat de vente.

LIMITATION GÉNÉRALE DU DÉLAI DE PRESCRIPTION

Article 23

Nonobstant les dispositions de la présente Convention, tout délai de prescription expire dix ans au plus tard après la date à laquelle il a commencé à courir conformément aux articles 9, 10, 11 et 12 de la présente Convention.

EFFETS DE L'EXPIRATION DU DÉLAI DE PRESCRIPTION

Article 24

L'expiration du délai de prescription n'est prise en considération dans toute procédure que si elle est invoquée par la partie intéressée.

Article 25

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de celles de l'article 24, aucun droit n'est reconnu ni rendu exécutoire dans aucune procédure entamée après l'expiration du délai de prescription.

2. Nonobstant l'expiration du délai de prescription, une partie peut invoquer un droit et l'opposer à l'autre partie comme moyen de défense ou de compensation, à condition, dans ce dernier cas :

a) Que les deux créances soient nées du même contrat ou de plusieurs contrats conclus au cours de la même transaction; ou

b) Que les créances aient pu faire l'objet d'une compensation à un moment quelconque avant l'expiration du délai de prescription.

Article 26

Si le débiteur exécute son obligation après l'expiration du délai de prescription, il n'a pas le droit de demander la restitution, même s'il ignorait au moment de l'exécution de son obligation que le délai de prescription était expiré.

Article 27

L'expiration du délai de prescription quant au principal de la dette a le même effet quant aux intérêts de celle-ci.

CALCUL DU DÉLAI DE PRESCRIPTION

Article 28

1. Le délai de prescription est calculé de manière à expirer à minuit le jour dont la date correspond à celle à laquelle le délai a commencé à courir. A défaut de date correspondante, le délai de prescription expire à minuit le dernier jour du dernier mois du terme.

2. Le délai de prescription est calculé par référence à la date du lieu où la procédure est engagée.

Article 29

Si le dernier jour du délai de prescription est un jour férié ou tout autre jour de vacances judiciaires mettant obstacle à ce que la procédure soit entamée dans la juridiction où le créancier engage une procédure judiciaire ou revendique un droit comme prévu aux articles 13, 14 ou 15, le délai de prescription est prolongé de façon à englober le premier jour utile qui suit ledit jour férié ou jour de vacances judiciaires.

EFFET INTERNATIONAL

Article 30

Aux fins de la présente Convention, les actes et circonstances prévus aux articles 13 à 19 qui ont été accomplis ou se sont réalisés dans un Etat contractant produiront leur plein effet dans un autre Etat contractant, à condition que le créancier ait fait toute diligence pour que le débiteur en soit informé à bref délai.

TITRE II : MESURES D'APPLICATION

Article 31

1. Tout Etat contractant qui comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles, selon sa constitution, des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment amender cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations seront communiquées au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et indiqueront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Si un Etat contractant mentionné au paragraphe 1 du présent article ne fait aucune déclaration lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.

Article 32

Lorsque, dans la présente Convention, il est fait référence à la loi d'un Etat dans lequel s'appliquent des systèmes juridiques différents, cette référence sera interprétée comme renvoyant à la loi du système juridique qui est concerné.

Article 33

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats qui ont été conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention.

TITRE III : DÉCLARATIONS ET RÉSERVES

Article 34

Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent déclarer à tout moment que les contrats de vente conclus entre des vendeurs ayant leur établissement sur le territoire d'un de ces Etats et des acheteurs ayant leur établissement sur le territoire d'un autre de ces Etats ne seront pas régis par la présente Convention parce que, sur les matières qu'elle tranche, ils appliquent des règles juridiques identiques ou voisines.

Article 35

Tout Etat contractant peut déclarer, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, qu'il n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention aux actions en annulation du contrat.

Article 36

Tout Etat peut déclarer, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, qu'il n'est pas tenu d'appliquer les dispositions de l'article 24 de la présente Convention.

Article 37

La présente Convention ne déroge pas aux conventions déjà conclues ou à conclure et qui contiennent des dispositions concernant les matières régies par la présente Convention, à condition que le vendeur et l'acheteur aient leur établissement dans des Etats parties à l'une de ces conventions.

Article 38

1. Tout Etat contractant qui est partie à une convention existante relative à la vente internationale d'objets mobiliers corporels peut déclarer, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, qu'il appliquera la présente Convention exclusivement aux contrats de vente internationale d'objets mobiliers corporels définis dans cette convention existante.

2. Cette déclaration cessera d'avoir effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de douze mois après qu'une nouvelle convention sur la vente internationale d'objets mobiliers corporels, conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies, sera entrée en vigueur.

Article 39

Aucune autre réserve autre que celles faites conformément aux articles 34, 35, 36 et 38 de la présente Convention n'est autorisée.

Article 40

1. Les déclarations faites en application de la présente Convention seront adressées au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et prendront effet à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant. Les déclarations faites postérieurement à cette entrée en vigueur prendront effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de leur réception par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. Tout Etat ayant fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Ce retrait prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en aura reçu notification. Dans le cas d'une déclaration faite en vertu de l'article 34, elle rendra également caduque, à partir de sa prise d'effet, toute déclaration réciproque faite par un autre Etat en vertu de ce même article.

TITRE IV : DISPOSITIONS FINALES

Article 41

La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats, au Siège de l'Organisation des Nations Unies, jusqu'au 31 décembre 1975.

Article 42

La présente Convention est soumise à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 43

La présente Convention restera ouverte à l'adhésion de tout Etat. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 44

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date du dépôt du sixième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chacun des Etats qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt du sixième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date du dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 45

1. Chaque Etat contractant pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée à cet effet au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en aura reçu notification.

Article 46

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

II. — BIBLIOGRAPHIES ET LISTE DE DOCUMENTS

A. — Recueil de bibliographies relatives au droit commercial international (A/CN.9/L.25 *)

Introduction

A sa quatrième session (1971), la CNUDCI a prié le Secrétaire général d'inviter ses membres à lui fournir des bibliographies relatives aux sujets inscrits au programme de travail de la Commission, à savoir : vente internationale d'objets mobiliers corporels (règles uniformes, délais et prescription, conditions générales de vente et contrats types), paiements internationaux (effets de commerce, garanties bancaires, sûretés mobilières et crédits bancaires commerciaux), arbitrage commercial international et réglementation internationale des transports maritimes. Le Secrétaire général a été prié de publier ces bibliographies en tant que documents de la Commission [1].

Le présent document est un recueil de renseignements bibliographiques fournis par les pays suivants : Australie, Belgique, Brésil, Chili, Hongrie, Inde, Italie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques. Les renseignements [2] sont présentés sous les rubriques ci-après :

I. — Vente internationale des objets mobiliers corporels;

II. — Paiements internationaux;

III. — Arbitrage commercial international;

IV. — Réglementation internationale des transports maritimes;

V. — Questions générales.

I. — Vente internationale d'objets mobiliers corporels

Australie [3]

Bright, C. H. Contracts of adhesion and exemption clauses. November 1967. *Australian Law Journal*, vol. 41, p. 261.

Commercial Law Association. Frustration of contract: Suez Canal closure. March 1968. *Bulletin*, No. 1, article No. 1.

Breaches of contract and repudiation—vital consequences in long-term contracts. November 1971. *Bulletin*, vol. 3, No. 6, p. 31.

Breach of contract—some aspects of the remedy of damages. November 1968. *Bulletin*, No. 5, article No. 7.

The effects of frustration. December 1968. *Bulletin*, No. 5, article No. 9.

The Hague Convention (of 1964)—its effect on Australian traders. April 1969. *Bulletin*, No. 6, article No. 10.

F.O.B. Contracts. April 1970. *Bulletin*, vol. II, No. 2, p. 13.

Donovan, F. P. The unification of international commercial law—sale and arbitration 1959-1960 *Melbourne University Law Review*, vol. 2, p. 172.

International Chamber of Commerce (Australian Council). Incoterms as a source of law; arbitration convention welcomed. October 1965. *Newsletter*, p. 9.

Law Council. Convention relating to Uniform Laws on International Sale of Goods. 1969 *Newsletter*, vol. 4, No. 3, p. 8.

The Defaulting Overseas Banker and the Australian Exporter. 1966 *Newsletter*, vol. 2, No. 3, p. 8.

Uniform Sale of Goods Act. 1965 *Newsletter*, vol. 1, No. 2, p. 5.

Ogilvie, A. G. The American Uniform Commercial Code, the Tasmanian Goods Act of 1896, a Comparative Study. 1966 *University of Tasmania Law Review*, vol. 2, pp. 288-299.

Peden, J. R. Common law liens—An Anglo-Australian Conflict. 1968 *Sydney Law Review*, vol. 6, p. 39.

Samek, R. A. *An Analytical Guide to Contract and Sale of Goods*. Sydney, Law Book Co., 1963.

Sutton, K. C. T. The Law of the Sale of Goods in Australia and New Zealand. Sydney, Law Book Co., 1967.

Sutton, K. C. T. Sales warranties under the Sale of Goods Act and the Uniform Commercial Code. December 1967 *Melbourne University Law Review*, vol. 6, pp. 67-183.

Walter, J. S. (with H. Muntz and D. A. Walsh). Incoterms. 1970 *Law Council Newsletter*, vol. 5, No. 1, p. 23.

Autriche

Dölle. Einheitliches Kaufgesetz und internationales Privatrecht (Uniform Law on the International Sale of Goods and private international law). *Rabels Zeitschrift für internationales und ausländisches Privatrecht (RabelsZ)* 1968, 438.

Kanada. Nichterfüllung eines internationalen Kaufvertrages, Die Regelungen des tschechoslowakischen Gesetzes über den internationalen Handel und des Haager Einheitlichen Kaufgesetzes (non-performance of an international contract of purchase; the rules of the Czech law on international commerce and the Hague Uniform Law on the International Sale of Goods). *RabelsZ* 1970, 315.

Schinnerer. Um ein Recht des internationalen Handels (about a law on international commerce). *Zeitschrift für Rechtsvergleichung* 1968, 185.

Tiling. Haftungsbefreiung, Haftungsbegrenzung and Freizeichnung im einheitlichen Gesetz über den internationalen Kauf beweglicher Sachen (exemption from, limitation of, and renunciation of, liability under the Uniform Law on the International Sale of Goods). *RabelsZ* 1968, 258.

[1] Rapport de la Commission sur les travaux de sa quatrième session (A/8417); *Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*, première partie, II, A. La Commission avait déjà été saisie de trois documents contenant des renseignements d'ordre bibliographique, à savoir : bibliographie concernant la législation relative à l'arbitrage (A/CN.9/24 et A/CN.9/24/Add.1 et 2; 10 mars 1969); bibliographie concernant la vente internationale des objets mobiliers corporels, les termes commerciaux standards, les effets de commerce et les crédits bancaires commerciaux (A/CN.9/R.3; 20 mars 1970); répertoire des bibliographies relatives au droit commercial international : rapport du Secrétaire général (A/CN.9/L.20/Add.1; 5 mars 1971); reproduit dans l'*Annuaire de la CNUDCI, vol. II : 1971*.

[2] Dans certains cas, les membres de la Commission qui ont fourni des renseignements bibliographiques en ont donné une deuxième version dans une langue autre que l'original pour les rendre plus accessibles.

[3] Comme il a été indiqué dans l'introduction, les renseignements bibliographiques reproduits dans le présent document ont été établis par divers pays membres de la CNUDCI. Sous chaque sujet, les bibliographies sont précédées du nom du pays qui les a fournies.

* 28 août 1973.

Belgique

De Keyser, L. De eenvormige wetten inzake de internationale koop van roerende lichamelijke zaken. *Rechtskunding Weekblad*, 7 November 1971, No. 10, koll. 449-460.

Mahieu, Paul. Organisatie en techniek van de internationale handel, Leuven, Nauwelaerts, 1960, 310 p.

Stoels, J. La politique commerciale extérieure de la Belgique. Bruxelles, Bruylant, 1945, 358 p.

Brésil

Azulay, Fortunato. Três Teses (three theses): (a) Venda Condicional com Reserva de Domínio (conditional sale with reserved right of ownership); . . . Rio de Janeiro, 1950.

Gil, Otto. Novo Regulamento das Vendas Mercantis (decreto No. 22.061, de 9 de novembro de 1932; notas e comentarios) (new regulation on sale of merchandise; decree No. 22.061 of 9 November 1932; notes and comments). Rio de Janeiro, Livraria Jacintho Editora, 1932.

Nonato, Orosimbo. Fraude Contra Credores (Ação Pauliana) (fraud against creditors; legal action Pauliana). Rio, São Paulo, Editora Jurídica e Universitária, Ltda., 1969.

Chili

Raul Contreras Guerraty. La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio en relación con la Agricultura Nacional. Santiago de Chile, Memoria de Prueba, 1966.

Hongrie

Eörsi, Gyula. The 1968 general conditions of delivery. *The Journal of Business Law*, April 1970.

Eörsi, Gyula. The Hague Conventions of 1964 and the international sale of goods. *Acta Juridica* 3-4/1969.

Eörsi, Gyula. On the question of the unification of the law on the sale of goods, with special regard to the unification of conflict rules (in Hungarian). *Állam- és Jogtudomány* 2/1964.

Eörsi, Gyula. Regional and universal unification of the law of international trade. *The Journal of Business Law*, April 1967.

Faragó, László. Experiences about the application of the general conditions of delivery (in Hungarian). *Jogtudományi Közlöny* 5/1962.

Harmathy, Attila. Adhesion contracts, model contracts. *Droit hongrois — droit comparé. Hungarian Law — Comparative Law*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1970, pp. 129-148.

Karlóczai, János. The self-regulatory character of the international sale of goods. *Questions of International Law 1968*, pp. 131-156.

Katona, Péter. Unification of the law on the international sale of goods (in Hungarian). In *Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben* [legal problems in international trade], vol. 2. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1959, pp. 163-192.

Katona, Péter. Unification of the law of international trade. The first session of UNCITRAL. *Jogtudományi Közlöny* 11-12/1968.

Mádl, Ferenc. Foreign Trade Monopoly—Private International Law. Akadémiai Kiadó, Budapest 1967, 170 p.

Vörös, Imre. The regulation of delay in the 1968 General Conditions of Delivery of CMEA and the practice of arbitration (in Hungarian). *Jogtudományi Közlöny* 1/1969.

Vörös, Imre. The regulation of default in the 1968 General Conditions of Delivery of CMEA and the practice of arbitration (in Hungarian). *Jogtudományi Közlöny* 5/1969.

Italie

Alessi, G. P. L'unificazione della disciplina della vendita internazionale tra Stati socialisti membri del Consiglio per la cooperazione economica. *Studi internaz.* 1960-62, 221.

Astolfi, A. Cenni introduttivi sul regolamento giuridico della vendita commerciale internazionale. *Diritto negli scambi internazionali*, 1969, 35.

Bernini, G. Uniform laws on international sale. The Hague Conventions of 1964, *Journal of World Trade Law*, 1969, vol. 3, 671.

Bernini, G. La Conv. dell'Aja del 1964 sulla formazione e disciplina del contratto di vendita internaz. di beni mobili. *Riv.civ.* 1969, 2, 626.

Longo, G. La convenzione dell'Aja sulla formazione dei contratti di vendita internazionale, banco di prova di un incontro fra ordinamenti "romani" e "common law". Un nuovo progetto di studi. *Riv. dir. comm.* 1966, 96.

Matteucci, M. Verso l'unificazione internazionale del diritto commerciale, Le leggi uniformi sulla vendita. *Il diritto dell'economia*, vol. 3, p. 338, e vol. 4, p. 460.

Giardina, A. Il mutamento della disciplina internazionalprivatistica della vendita. Problemi intertemporali. *Riv. studi europ.* 1966, 180.

P. P. Vendita internazionale cose mobili. *Unum Jus* 1961, 523.

Severini, M. G. Sulla legge regolatrice di una clausola di deroga alla giurisdizione italiana contenuta in polizza di carico. In *Rivista di diritto internazionale*, 1966, 374.

Starace, V. Sulla legge applicabile alla polizza di carico, *ibid.*, 1958, 199.

Stolfi, M. Cenni introduttivi sul regolamento giuridico della vendita commerciale internazionale. *Il Diritto negli scambi internazionali*, 1969, 35.

G. S. Vendita internazionale. *Unum Jus* 1962, 41.

Roumanie

Ionaşcu, Traian and Ion Nestor. The limits of party autonomy, *in* The sources of the law of international trade, with special reference to East-West Trade, edited by C. M. Schmitthof, London, 1964.

———. Le risque de perte en transit: existe-t-il des différences quant aux effets de certaines clauses similaires concernant le risque?, *in* Unification of the law governing international sales of goods. The comparison and possible harmonization of national and regional unification, edited by John Honnold, Paris, 1966.

Ionaşcu, Traian. Queques aspects juridiques des relations commerciales s'établissant entre pays à structure économique différente, *in* Aspects juridiques du commerce avec les pays d'économie planifiée, Paris, 1961.

———. Rapport sur les problèmes de l'inexécution et de la force majeure dans les contrats de vente internationale, *in* Problèmes de l'inexécution et la force majeure dans les contrats de vente internationale. Travaux du colloque de l'Association internationale des sciences juridiques à Helsinki, du 20 au 22 juin 1960.

Jacotă, Mihai. Problemele soluţionării conflictelor de legi în materia contractelor (problèmes de la solution des conflits de lois en matière de contrats). *Analele Universităţii din Iaşi*, 1959.

———. Les relations économiques internationales de la Roumanie et les Conditions générales de livraison de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU. *Revue roumaine d'études internationales*, No. 2/1971.

Millieş, Aurel. Aplicaţii ale noilor Condiţii generale de livrare CAER în contractele economice pentru importul şi exportul de produse (L'application des nouvelles Conditions générales de livraison CAEM dans les contrats économiques pour

l'importation et l'exportation des produits). *Arbitrajul de Stat*, No. 6/1969.

Nestor, Ion and Octavian Căpățînă. Chronique de jurisprudence roumaine. *Journal du droit international (Clunet)*, No. 2 1968.

———. La réglementation de la prescription extinctive conformément aux nouvelles Conditions générales de livraison CAEM-1968. *Revue roumaine de sciences sociales. Série de sciences juridiques*, No. 2 1969.

———. Chronique de jurisprudence roumaine de droit international privé, *Journal du droit international (Clunet)*, No. 3/1971.

Păltineanu Alexandru, Emil Puscariu. Unele aspecte juridice ale relațiilor contractuale privind comerțul exterior. (certains aspects juridiques des relations contractuelles concernant le commerce extérieur). *Arbitrajul de Stat*, 1962, No. 5.

Petrescu, Ada. Condițiile generale de vînzare elaborate sub egida Comisiei Economice pentru Europa a ONU Cîteva precizări asupra încheierii contractului de vînzare internațională (les conditions générales de vente élaborées sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe — quelques précisions sur la conclusion du contrat de vente internationale). *Studii și cercetări juridice*, No. 2/1967.

———. Obligația de livrare (predare) în contractele-tip de vînzare internațională de cereale, elaborate sub egida Comisiei Economice pentru Europa a ONU (l'obligation de livraison (remise) dans les contrats-type de vente internationale de céréales, élaborés sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe). *Analele Universității București. Seria Științe Sociale, Științe juridice*, 1967.

Popescu, Tudor. Probleme juridice în relațiile comerciale internaționale ale R.P.R. (problèmes juridiques dans les relations commerciales internationales de la République populaire roumaine). București, 1955, 264 p.

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

CONTENTS

Subject	*Item No.*
General and comparative	1–13
National practice	
Czechoslovakia	14–15
Federal Republic of Germany	16
People's Republic of China	17
Union of Soviet Socialist Republics	18
United Kingdom	19–28
International practice	
General	29–30
Council for Mutual Economic Assistance (CMEA)	31–32
Uniform Laws on International Sales	33–40
United Nations Economic Commission for Europe	41–43

ABBREVIATIONS

ICLQ *International and Comparative Law Quarterly*
JBL *Journal of Business Law*
JWTL *Journal of World Trade Law*
MLR *Modern Law Review*

GENERAL AND COMPARATIVE

1. Aubrey, Michael D. Frustration reconsidered—some comparative aspects. (*In* (1963) 12 ICLQ 1165-1188) A description of frustration of contract in English, French, German and Swiss law is followed by a discussion of those aspects of the concepts which are common to each of these legal systems. Although frustration is considered in this article in relation to the field of contract as a whole, many of the cases cited refer to international sale of goods and the common aspects are compared with the ECE's General Conditions.

2. The British Institute of International and Comparative Law. Some comparative aspects of the law relating to sale of goods. A report of a symposium held on January 28, 1964, under the auspices of the British Institute of International and Comparative Law at the Law Society's Hall, Chancery Lane, London W.C.2. 1964. vi, 91pp. (ICLQ Supplementary Publication No. 9. (1964)).
See items nos. 8, 16, 35 and 38 for details of contents. The texts of the Conventions and Uniform Laws are reprinted in an appendix.

3. Cheshire, G. C. International contracts for the sale of goods. (*In* (1960) JBL 282-286).
This brief article explains with illustrations the choice of law problems in litigation over contracts for the international sale of goods. It discusses the possible solution to this problem through ratification of the Draft Convention on the Contract for the International Sale of Goods put forward at the Hague Conference on Private International Law in 1951.

4. Goldštajn, Aleksander. International conventions and standard contracts as means of escaping from the application of municipal law—I. (*In* Schmitthoff, The sources of the law of international trade. 1964. p.103-117. See item no. 10.)
The author examines *inter alia* the possibilities of the unification of the law of international trade between the West and the East.

5. Johnson, A. Bissett. Efficacy of choice of jurisdiction clauses in international contracts in English and Australian Law. (*In* (1970) 19 ICLQ 541-556).
Some English and Australian decisions involving choice of law problems in international contracts litigation are reviewed.

6. Kopelmanas, Lazare. International conventions and standard contracts as means of escaping from the application of municipal law—II. (*In* Schmitthoff. The sources of the law of international trade. 1964. p.118-126. Item no. 10).

7. Lagergren, Gunnar. The limits of party autonomy—II. (*In* Schmitthoff, The sources of the law of international trade. 1964. p.201-224. See item no. 10).
The full title of this report indicates that it includes the admissibility of conflict avoidance devices, and the municipal conflict of laws rules for the ascertainment of the law governing international trade transactions.

8. Riese, Otto. International problems in the law of sale. (*In* Some comparative aspects of the law relating to sale of goods... 1964. p.32-37. See above, item no. 2).

9. Schmitthoff, Clive M. Colloquium on some problems of non-performance and *force majeure* in international contracts of sale. (*In* (1960) 9 ICLQ 677-682).
This report summarises the proceedings of the colloquium held in Finland in 1960 and organised by the International Association of Legal Science.

10. Schmitthoff Clive M. *ed.* The sources of the law of international trade with special reference to East-West trade. London: Stevens & Sons Ltd., 1964. xxvi, 292pp. This is a report of the proceedings of the London colloquium in the series arranged by the International Association of Legal Science on various aspects of international trade law. It contains the papers presented by the participants and a note of discussions. Although only some of the papers relate specifically to international sale of goods, this is an important source book on international trade law. There are lists of participants and contributors; international and municipal legislation and customs; cases; and an index. Foot-notes refer to legislative and judicial

sources and literature from many countries. See also item nos. 4, 6, 7 and 30.

11. Sundström, G. O. Z. International sales and the conflict of laws. (*In* (1966) JBL 122-127, 245-250).
An academic article on the concept of the proper law of the contract. Foot-note references to an international range of publications.

12. Szaszy, S. Proper law of the contract in trade between Eastern Europe and the West; the position of East European socialist States. (*In* (1969) 18 ICLQ 103-128). The writer draws on sources and literature from many jurisdictions in discussing the East European attitude to the proper law of the contract. A long list of East European legal textbooks on private international law, foreign trade, and sale contracts is included in a foot-note.

13. Wortley, B. A. Need for more uniformity in the law relating to the international sale of goods in Europe. (*In* Legal problems of the European Economic Community and the Eurpean Free Trade Association pp. 45-57. ICLQ, Supplementary Publication No. 1 (1961)).
A uniform law for the contract for the international sale of goods would lessen the risk of conflicts of laws and lengthy litigation. Difficulties such as formal requirements, measure of damages on breach, passing of risk and property are considered with reference to conflicting practices in legal systems in Europe and a solution offered in the form of the Rome Institute's draft Convention on the Uniform Law on International Sales of Goods.

NATIONAL PRACTICE

(a) *Czechoslovakia*

14. Drucker, A. Code of international trade. (*In* (1964) 13 ICLQ 671-675).
The Czechoslovak Code of International Trade 1963, which "regulates the whole body of commercial law in the international trade of Czechoslovakia", is discussed and compared with the Hague draft of a uniform law on international sale of goods.

15. Kalenský, Pavel. The new Czechoslovak International Trade Code (*In* (1966) JBL 179-186).
The scope and contents of the Czechoslovak International Trade Code 1963 is described against the background of international efforts to unify the law of international trade.

(b) *Federal Republic of Germany*

16. Zweigert, Konrad. Aspects of the German Law of sale. (*In* Some comparative aspects of the Law relating to sale of goods ... 1964. p. 1-15. See above, item no. 2).
A comparison is made between the German and the English law on sale of goods, which are both then compared with the (then) draft uniform law on international sale of goods.

(c) *People's Republic of China*

17. Smith, Alan H. Standard form contracts in the international commercial transactions of the People's Republic of China. (*In* (1972) 21 ICLQ 133-150).
This is a useful survey for practical and academic purposes of the international trade organisation and practice of the People's Republic of China. It covers formation, arbitration, language, payment terms, commodity inspection, insurance, shipping documents, quality of goods and breaches of contract in the standard form contracts used by the People's Republic of China. There are extracts from their standard contracts to illustrate the points made.
Foot-note references to English language articles on Chinese foreign trade.

(d) *Union of Soviet Socialist Republics*

18. Ramzaitsev, Dmitri. The law of international trade in the new Soviet legislation. (*In* (1963) JBL 229-237).
This is an examination of those rules in the 1961 "Fundamentals of Civil Legislation of the USSR and Union Republics" and the "Fundamentals of Civil Procedure of the USSR and Union Republics" which have a bearing on international trade law.

(e) *United Kingdom*

19. Chalmers' Sale of Goods Act, 1893 including the Factors Acts 1889 & 1890. 16th ed. by Michael Mark. London: Butterworths, 1971. xcii, 350pp.
A commentary on the Sale of Goods Act, the Factors Acts and various other acts is preceded by an introduction which covers the relationship of the law of sale with the general law of contract and international contracts of sale. Table of statutes, cases and index.

20. Eisemann, F. Incoterms and the British export trade. (*In* (1965), JBL 114-122).
Standards trade terms and uniform laws are complementary as a means of standardising international trade law. The significance of Incoterm 1953 as evidence of international commercial custom is discussed.

21. Feltham, J. D. Uniform Laws on International Sales Act 1967. (*In* (1967) 30 MLR 670-676).
A résumé is given of the background to the Uniform Laws on formation and sale. The Uniform Laws on International Sales Act is compared with the Sale of Goods Act 1893.
(For academic lawyers.)

22. Graveson, R. H., Cohn, E. J. and Graveson, D. The Uniform Laws on International Sales Act 1967. London: Butterworths, 1968. xii. 195pp.
This legal textbook discusses the implications for English law of the enactment of the Uniform Laws on International Sales and on Formation of Contract for International Sales; reprints the text of the Act with annotations; and reprints in French and English the conventions relating to Uniform Laws on the International Sale of Goods and the Formation of Contracts for the International Sale of Goods. There are tables of cases and statutes, a bibliography and an index.

23. Sassoon, David M. CIF and FOB contracts. London: Stevens & Sons, 1968. (British Shipping Laws Vol. 5). xxxiv, 460, [6] pp.
A legal textbook for exporters, practising and academic lawyers on two important aspects of the sale of goods contracts gives extensive coverage to English case law supplemented by references to American and Commonwealth decisions.
Table of statutes, cases and index.

24. Sassoon, David M. Damage resulting from natural decay under insurance, carriage and sale of goods contracts. (*In* (1965) 28 MLR 180-192).
Questions of liability for, and onus of proof of, damage to goods in transit are discussed with reference to mainly English cases involving international sales.

25. Sassoon, David M. Deterioration of goods in transit. (*In* (1962) JBL 351-362).
English judicial decisions concerning deterioration of goods in transit to a buyer abroad are discussed. English definitions of terms are compared with suggested international standard definitions in Incoterms 1953 and Trade Terms 1953, and with the American Uniform Commercial Code.

26. Schmitthoff, Clive M. The export trade. The law and practice of international trade. 5th ed. London: Stevens & Sons Ltd., 1969. xxxvii, 451pp.
All aspects of the export trade are covered; a substantial

portion deals with the contract for the international sale of goods. Amendments to the text are contained in the British Business Law section of the Journal of Business Law. There are lists of cases, statutes, international conventions and other formulations of international trade law and a short bibliography of major works on export trade law published in English, French, German, or Spanish is attached to chapter 3. (Standardization of terms in international sales.) Chapter 4 (Market information for exporters) is a brief guide to English non-legal literature on export trade. Appendices reproduce parts of statutes and statutory instruments and the "Standard Trading Conditions 1956" of the Institute of Shipping and Forwarding Agents.

27. Schmitthoff, Clive M. Legal aspects of export sales. 2nd ed. London: Institute of Export, 1969. xi, 76pp.
This book is based on five lectures given to the Institute of Export. It describes "the legal mechanism of the export sale transaction in the light of modern legal and commercial experience". It covers the formation of the contract of sale; the passing of property, possession and risk; F.O.B. and related clauses; C.I.F. and related clauses; breach of contract; and conflict of laws. It is written for students of British export practice and has little to say on international attempts to unify international trade law. Short table of cases, statutes and index.

28. Schmitthoff, Clive M. The sale of goods including the Hire-Purchase Act 1965 and other enactments. 2nd ed. London: Stevens & Sons Ltd., 1966. xxxviii, 381pp.
The field of British sales law is covered in three parts: the history, concepts, modern tendencies and suggested reforms; a commentary on the Sale of Goods Act 1893; and notes on and reprints of other statutes related to sale of goods, and the Uniform Laws on International Sales. Throughout the book there are many references to international sale of goods. Table of statutes, cases and an index.

INTERNATIONAL PRACTICE

(a) *General*

29. Schmitthoff, Clive M. The unification or harmonisation of law by means of Standard Contracts and General Conditions. (*In* (1968) 17 ICLQ 551-570).
This practical guide to the various methods of unifying contracts for the international sale of goods could be useful to practising lawyers as well as academics and students. [Copious foot-note references to an international range of relevant publications].

30. Malintoppi, Antonio. The uniformity of interpretation of international conventions on uniform laws and of standard contracts. (*In* Schmitthoff, The sources of the law of the international trade. 1964. p.127-137. See above, item no. 10).
Measures to prevent divergences in interpreting uniform law and standard contracts can be taken both during and after the drafting of the texts and by means of their revision.

(b) *Council for Mutual Economic Assistance (CMEA)*

31. East European trade council. Contracts with Eastern Europe. London, 1969. 77 pp.
This is a practical guide, for the exporter, to negotiating sales contracts with Eastern European buyers and to the legal and practical aspects of the contract itself.

32. Eörsi, G. 1968 General Conditions of Delivery. (*In* (1970) JBL 99-108).
Member States of Comecon have adopted the 1968 General Conditions of Delivery, which revised the 1958 General Conditions in the light of practical experience. The revision included conflict of laws matters, prescription and additional legal remedies.

(c) *Uniform Laws on International Sales*

33. Aubrey, M. Formation of international contracts, with reference to the Uniform Law on Formation. (*In* (1965) 14 ICLQ 1011-1022).
English, French and German law relating to offer and acceptance are described to illustrate the difference in national practices and thus the difficulties which arose in formulating the Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods.

34. Bernini, Giorgio. The Uniform Laws on International Sale: the Hague conventions of 1964 (*In* (1969) 3 JWTL 671-695). The solution offered by the Uniform Laws on International Sales to the problems of offer and acceptance and remedies for breach in international contracts are discussed and compared with English and Italian law, representing common and civil law practices respectively.

35. Ellwood, L. A. The Hague Uniform Laws governing the International Sale of Goods. (*In* Some comparative aspects of the law relating to sale of goods... 1964. p. 38-56. See above, item no. 2).
This article was written before the Diplomatic Conference at the Hague but revised before publication in the light of the final texts of the Conventions.

36. Foreign Office. Final act of the Diplomatic Conference on the Unification of Law governing the International Sale of Goods, The Hague, 25 April, 1964, together with Convention relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods and Convention relating to a Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods opened for signature on July 1, 1964. London; HMSO, 1964.
(Miscellaneous No. 19 (1964) Cmnd. 2415.)

37. Lagergren, Gunnar. The Uniform Law on Formation of Contracts for the International Sale of Goods. (*In* [1966] JBL 22-30). A commentary on the Uniform Law on Formation with reference to the solutions offered by various national systems to some of the problems of formation of contract.

38. The Law of Formation. Part III of the report of the United Kingdom delegation to the Diplomatic Conference on Unification of Law governing International Sale of Goods held at The Hague from April 2 to April 25, 1964. (*In* Some comparative aspects of the law relating to sale of goods... 1964. p. 57-59. See above, item no. 2).

39. Szakats, A. Influence of common law principles on the Uniform Law on the International Sale of Goods. (*In* (1966) 15 ICLQ 749-779).
The provisions of French, German, United States and United Kingdom law relating to hidden defects, remedies (rescission, damages and specific performance) and the position of third parties in contracts for the sale of goods are compared with each other and with the provisions of the Uniform Laws on International Sale of Goods.

40. Szakats, A. Sale of Goods Act 1893 and the Uniform Law on the International Sale of Goods: some points of contrast and contact. (*In* (1968) JBL 235-242).
The author briefly covers the contrast and contacts between the Sale Goods Act 1893 and the Uniform Law on International Sale of Goods in the problems of fundamental breach, specific performance, avoidance of contract and damages for breach of contract.

(d) *United Nations Economic Commission for Europe*

41. Benjamin, Peter. The General Conditions of Sale and Standard Forms of Contract drawn up by the United Nations Economic Commission for Europe. (*In* (1961) JBL 113-131).

An account of the work of the Economic Commission for Europe in standardizing international trade practice by drawing up general conditions of sale and standard forms of contract. The method of preparation, the trades for which they have been produced and their effects are discussed.

42. Cornil, Henri. The ECE General Conditions of Sale. (*In* (1969) 3 JWTL 390-412).
Describes the methods of the ECE in drawing up general conditions and the differences between (*a*) those used in trade in Western Europe and those used for sales between Western and Eastern Europe; and (*b*) conditions for different commodities.
Annex 1 contains a list of ECE General Conditions of Sale & Model Contracts with their sales number but no date of publication, and annex II reprints in full the General Conditions for the Supply of Plant and Machinery for Export No. 574.

43. East-West Trade and UNECE Conditions (*In* (1965) JBL 100-101). This letter briefly sets out some differences in the various General Conditions of Sale and Standard Forms of Contract of the Economic Commission for Europe.

Union des Républiques socialistes soviétiques

(a) *Books*

Богуславский М. М. Правовые вопросы технической помощи СССР иностранным государствам и лицензионный договор. М., 1963.

Boguslavskiy M. M. Legal aspects of the technical assistance rendered by the USSR to foreign countries, and the licensing contract. M., 1963.

Богуславский М. М. Правовое регулирование международных хозяйственных отношений. М., 1970.

Boguslavskiy M. M. Legal aspects of international economic relations. M., 1970.

Кейлин А. Д. Транспорт и страхование во внешней торговле. Правовые условия внешнеторговых сделок. М., 1947.

Keilin A. D. Transport and insurance in foreign trade. Legal terms of foreign trade transactions. M., 1947.

Лунц Л. А. Международное частное право. Общая часть. М., 1959.

Lunts L. A. Private international law. General part. M., 1959.

Лунц Л. А. Международное частное право. Особенная часть. М., 1963.

Lunts L. A. Private international law. Particular part. M., 1963.

Лунц Л. А. Международное частное право. М., 1970.

Lunts L. A. Private international law. M., 1970.

Рамзайцев Д. Ф. Правовые вопросы внешней торговли СССР. М., 1954.

Ramzaitsev D. F. Legal aspects of foreign trade of the USSR. M., 1954.

Рамзайцев Д. Ф. Договор купли-продажи во внешней торговле СССР. М., 1961.

Ramzaitsev D. F. The contract of sale in foreign trade of the USSR. M., 1961.

Правовые вопросы внешней торговли СССР с европейскими странами народной демократии. Под ред. доктора юрид. наук, проф. Генкина Д. М., М., 1955.

Legal aspects of foreign trade of the USSR with the European countries of peoples' democracies. Edited by professor D. M. Ghenkin, LL.D., M., 1955.

Правовое регулирование внешней торговли СССР. Под ред. Генкина Д. М., М., 1961.

Legal regulations of foreign trade of the USSR. Edited by D. M. Ghenkin. M., 1961.

Усенко Е. Т. Формы регулирования социалистического международного разделения труда. М., 1969.

Uhsenko E. T. Forms of regulations of the socialist international division of labour. M., 1969.

Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование. Под ред. Позднякова В. С., М., 1970.

Export-import operations. Legal regulations. Edited by V. S. Pozdniakov. M, 1970.

(b) *Articles and chapters from books and periodicals*

Богуславский М. М. Правовое регулирование внешнеторговой купли-продажи в отношениях между социалистическими странами. В кн.: «Проблемы международного частного права», 1960.

Boguslavskiy M. M. Legal regulations of international sale in relations between socialist countries. *In* Problems of international private law, 1960.

Богуславский М. М. Гражданско-правовые отношения между социалистическими странами. В кн.: «Гражданское право стран народной демократии». М., 1958.

Boguslavskiy M. M. Civil law regulations between socialist countries. *In* Civil law of the countries of peoples' democracies. M., 1958.

Богуславский М. М., Поздняков В. С. Источники права. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Boguslavskiy M. M., Pozdniakov V. S. Sources of law. *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Братусь С. Н. О сроках исковой давности по советскому гражданскому законодательству, применяемых к требованиям по внешнеторговым сделкам. «Сборник информационных материалов», М., 1969.

Bratus S. N. On limitation of action under the Soviet civil law applied to foreign trade transactions. Collection of information materials, M., 1969.

Бургучев Г., Розенберг М. Общие условия поставок СЭВ 1968 г. «*Внешняя торговля*», 1969, № 5.

Burguchev G., Rosenberg M. General conditions of supply among the CMEA countries of 1968. Foreign Trade, 1969, No. 5.

Бургучев Г., Розенберг М., Комиссия ООН по праву международной торговли, «*Внешняя торговля*», 1971, № 4.

Burguchev G., Rosenberg M. The UN Commission for International Trade Law. Foreign Trade, 1971, No. 4.

Бахтов К. К. Обзор отдельных обычаев, применяемых во внешней торговле СССР. В кн.: «Международные торговые обычаи», М., 1958.

Bakhtov K. K. Review of certain usages applied in foreign trade of the USSR. *In* International trade usages. M., 1958.

Воронов К. Офферты, запросы и заказы в международной торговле. «*Внешняя торговля*», 1966, № 7.

Voronov K. Offers, inquiries and orders in international trade. Foreign Trade, 1966, No. 7.

Генкин Д. М. Значение гражданского кодекса РСФСР в регулировании отношений по внешней торговле. «*Советское государство и право*», 1965, № 2.

Ghenkin D. M. The role of the RSFSR Civil Code in regulating relations on foreign trade. Soviet State and Law, 1965, No. 2.

Генкин Д. М. Регрессные иски в отношениях по внешней торговле. «*Советское государство и право*», 1962, № 10.

Ghenkin, D. M. Recourse action over in relations on foreign trade. Soviet State and Law, 1962, No. 10.

Генкин Д. М. Сроки исковой давности по советскому гражданскому праву, применяемые в отношениях по внешней торговле. «Сборник информационных материалов», М., 1965.

Ghenkin D. M. Limitation of action under the Soviet civil law applied to relations on foreign trade. Collection of information materials, M., 1965.

Генкин Д. М. Некоторые правовые вопросы «Общих условий поставок товаров СЭВ 1958 г.» (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов», М., 1965.

Ghenkin D. M. Some legal aspects of "General conditions of supply of goods among the CMEA countries of 1958" (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1965.

Генкин Д. М. О взыскании «абстрактных убытков» по внешнеторговым сделкам. *«Внешняя торговля»*, 1963, № 4.

Ghenkin D. M. On recovery of "abstract damages" with regard to foreign trade transactions. Foreign Trade, 1963, No. 4.

Дозорцев А. В., Генкин Д. М. Понятие, порядок совершения и форма внешнеторговых сделок. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР». М., 1961.

Dozortsev A. V., Ghenkin D. M. The concept, procedure of entering into and the form of foreign trade transactions. *In* Legal regulations of foreign trade of the USSR, M., 1961.

Зацаринский А. П. Торговые договоры и общие условия поставок между СССР и странами народной демократии. В кн.: «Правовые вопросы внешней торговли СССР с европейскими странами народной демократии». М., 1955.

Zatsarinskiy A. P. Trade treaties and general conditions of supply between the USSR and the countries of people's democracies. *In* Legal aspect of foreign trade of the USSR with the European countries of peoples' democracies. M., 1955.

Ищенко А., Зацепин Б. «Общие условия СЭВ 1958 г.» — документ большого значения. *«Внешняя торговля»*, 1958, № 12.

Ishchenko A., Zatsepin B. "General conditions of supply of the CMEA of 1958"—a document of great significance. Foreign Trade, 1958, No. 12.

Ищенко А., Зацепин Б. Договор внешнеторговой купли-продажи. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР», М., 1961.

Ishchenko A., Zatsepin B. Contract of international sale, *In* Legal regulations of foreign trade of the USSR, M., 1961.

Кейлин А. Д. Правовые особенности сделок купли-продажи в международном торговом обороте. В кн.: «Гражданское и торговое право капиталистических государств». М., 1966.

Keilin A. D. Legal specifics of sale contracts within international trade exchange. *In* Civil and commercial law of capitalist countries. M., 1966.

Короленко А. С. Компенсационное соглашение между советскими и югославскими внешнеторговыми организациями. *«Внешняя торговля»*, 1954, № 11.

Korolenko A. S. Switch agreement between the Soviet and Yugoslav foreign trade organizations. Foreign Trade, 1954, No. 11.

Лунц Л. А. Соотношение международного договора и внутригосударственного закона в гражданском и трудовом праве. Ученые записки ВНИИСЗ, вып. 14, М., 1968.

Lunts L. A. Correlation of the international treaty and domestic legislation in civil and labour law. Transactions of VNIISZ (All-Union Research Institute of Soviet Legislation), 14th publication, M., 1968.

Лунц Л. А. Вопросы применения иностранных законов в Основах гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. *«Советское государство и право»*, 1962, № 6.

Lunts L. A. Questions of the application of foreign laws in the Fundamentals of Civil Legislation of the USSR and Union Republics. Soviet State and Law, 1962, No. 6.

Лунц Л. А. Некоторые вопросы международного частного права. Ученые записки (Всесоюзный институт юридических наук Министерства юстиции СССР), вып. 3, 1955.

Lunts L. A. Some questions of private international law. Transactions (All-Union Institute of Legal Sciences at the Ministry of Justice of the USSR), 3rd publication, 1955.

Менжинский В. И., Шаповалов И. В. Разработка в ООН правовых принципов международного торгового сотрудничества. *«Правоведение»*, 1969, № 3.

Menzhinskiy V. I., Shapovalov I. V. Legal principles of international trade co-operation being elaborated at the UN. Legal Science, 1969, No. 3.

Орлов Л. Н. Договор консигнации в торговле машинами и оборудованием. *«Внешняя торговля»*, 1966, № 1.

Orlov L. N. Consignation contract in machinery and equipment trade. Foreign Trade, 1966, No. 1.

Орлов Л. Н. Соглашение о предоставлении исключительного права на продажу машин и оборудования во внешней торговле. Ученые записки ИМО. М., 1967.

Orlov L. N. Agreement on exclusive rights for sale of machinery and equipment in foreign trade. Transactions of IMO (Institute of International Relations), M., 1967.

Орлов Л. Н. Предоставление исключительного права на продажу. *«Внешняя торговля»*, 1967, № 4.

Orlov L. N. The granting of an exclusive right of sale. Foreign Trade, 1967, No. 4.

Паповян И. С. Внешнеторговые сделки купли-продажи на условиях сиф. *«Советское государство и право»*, 1970, № 3.

Papovian I. S. Foreign trade contracts of sale on CIF terms. Soviet State and Law, 1970, No. 3.

Поздняков В. С. Соглашения советских внешнеторговых объединений о предоставлении иностранным покупателям исключительных (преимущественных) прав на продажу экспортируемых товаров и о посредничестве. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР». М., 1961.

Pozdniakov V. S. Agreements of Soviet foreign trade organizations on granting to foreign buyers exclusive (preferential) rights for sale of goods exported and on agency. *In* Legal regulations of foreign trade of the USSR, M., 1961.

Поздняков В. С., Розенберг М. Г. Договор купли-продажи (поставки). В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Pozdniakov V. S., Rosenberg M. G. The contract of sale (supply). *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Поздняков В. С. Всесоюзные внешнеторговые объединения и другие субъекты гражданского права по внешней торговле СССР. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Pozdniakov V. S. All-Union foreign trade organizations and other subjects of civil law in Soviet foreign trade. *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Поздняков В. С. Соглашения о предоставлении исключительных и преимущественных прав продажи. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Pozdniakov V. S. Agreements on granting exclusive and preferential rights of sale. *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Поздняков В. С. Межгосударственные соглашения о товарообороте и договоры купли-продажи. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Pozdniakov V. S. Inter-State agreements on trade and contracts of sale. *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Рамзайцев Д. Ф. Вопросы внешней торговли в новом гражданском законодательстве СССР. *«Внешняя торговля»*, 1964, № 1.

Ramzaitsev D. F. Questions of foreign trade in the new civil legislation of the USSR. Foreign Trade, 1964, No. 1.

Рамзайцев Д. Ф. Значение новых законов СССР в области гражданского права и процесса для регулирования советских внешнеэкономических отношений. (*Советский ежегодник международного права*, 1963), М., 1965.

Ramzaitsev D. F. The role of the new Soviet legislation in the field of civil law and procedure for the regulation of foreign economic relations of the USSR (Soviet yearbook of international law, 1963). M., 1965.

Рамзайцев Д. Ф. Правовые вопросы внешней торговли в «Основах гражданского законодательства» и в «Основах гражданского судопроизводства». (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», М., 1963.

Ramzaitsev D. F. Legal questions of Soviet foreign trade as reflected in the "Fundamentals of civil legislation" and "Fundamentals of civil procedure" (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1963.

Рамзайцев Д. Ф. Основные нормы международного частного права, применяемые в иностранных государствах. (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов», М., 1969.

Ramzaitsev D. F. Basic rules of private international law current in foreign countries (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1969.

Рамзайцев Д. Ф. Право, применяемое внешнеторговыми арбитражными судами социалистических стран. *«Советское государство и право»*, 1965, № 12.

Ramzaitsev D. F. The laws applied by foreign trade arbitration tribunals in the socialist countries. Soviet State and Law, 1965, No. 12.

Рамзайцев Д. Ф. Вопросы международного частного права в практике Внешнеторговой арбитражной комиссии. *«Советское государство и право»*, 1957, № 9.

Ramzaitsev D. F. Questions of private international law in the practice of the Foreign Trade Arbitration Commission". Soviet State and Law, 1957, No. 9.

Рамзайцев Д. Ф. О значении обычаев, применяемых в международной торговле. *«Внешняя торговля»*, 1957, № 3, 4.

Ramzaitsev D. F. On the role of usages applied in international trade. Foreign Trade, 1957, No. 3, 4.

Рамзайцев Д. Ф. Применение норм права в практике Внешнеторговой арбитражной комиссии. (Секция права Всесоюзной торговой палаты) М., «Сборник информационных материалов», 1955.

Ramzaitsev D. F. The application of the norms of law in the practice of the Foreign Trade Arbitration Commission (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce) Collection of information materials, M., 1955.

Рамзайцев Д. Ф. Практика Внешнеторговой арбитражной комиссии по разрешению споров, касающихся толкования условий «сиф». *«Внешняя торговля»*, 1955, № 11.

Ramzaitsev D. F. The practice of the Foreign Trade Arbitration Commission on settlement of disputes concerning interpretation of c.i.f. terms. Foreign Trade, 1955, No. 11.

Рамзайцев Д. Ф. Практика Внешнеторговой арбитражной комиссии по разрешению споров, касающихся толкования условий «фоб». *«Внешняя торговля»*, 1955, № 7.

Ramzaitsev D. F. The practice of the Foreign Trade Arbitration Commission on settlement of disputes concerning interpretation of f.o.b. terms. Foreign Trade, 1955, No. 7.

Рамзайцев Д. Ф. Вопросы международного частного права в практике Внешнеторговой арбитражной комиссии. *«Советское государство и право»*, 1957, № 9.

Ramzaitsev D. F. Questions of private international law in the practice of the Foreign Trade Arbitration Commission. Soviet State and Law, 1957, No. 9.

Рамзайцев Д. Ф. Из практики разрешения споров во Внешнеторговой арбитражной комиссии. *«Внешняя торговля»*, 1956, № 11.

Ramzaitsev D. F. Digest of practice of settling disputes at the Foreign Trade Arbitration Commission. Foreign Trade, 1956, No. 11.

Рамзайцев Д. Ф. Практика разрешения споров Внешнеторговым арбитражем в СССР. *«Внешняя торговля»*, 1957, № 5.

Ramzaitsev D. F. Practice of settling disputes by foreign trade arbitration in the USSR. Foreign Trade, 1957, No. 5.

Рамзайцев Д. Ф. Обзор торговых обычаев, принятых в зарубежных странах. «Инкотермс» 1953. В книге: «Международные торговые обычаи». М., 1958.

Ramzaitsev D. F. Review of trade usages current in foreign countries. "Incoterms" 1953, *In* International trade usages. M., 1958.

Рамзайцев Д. Ф. О значении обычаев в международной торговле. В кн.: «Международные торговые обычаи». М., 1958.

Ramzaitsev D. F. On the role of usages in international trade. *In* International trade usages. M., 1958.

Розенберг М. Г. Общие условия поставок СЭВ 1968 года. *«Советский ежегодник международного права»*, 1969.

Rosenberg M. G. General conditions of supply of the CMEA of 1968. Soviet yearbook of international law, 1969.

Розенберг М. Г. Унификация норм о внешнеторговой поставке стран-членов СЭВ. *«Советское государство и право»*, 1969, № 7.

Rosenberg M. G. Unification of rules of foreign trade supply of the CMEA countries. Soviet State and Law, 1969, No. 7.

Розенберг М. Г. Взаимоотношения Всесоюзных внешнеторговых объединений с внешнеторговыми организациями других социалистических стран. В кн.: «Организация и техника внешней торговли СССР и других социалистических стран». М., 1963.

Rosenberg M. G. Relations between the All-Union foreign trade organizations and foreign trade organizations of other socialist countries. *In* Organization and methods of foreign trade of the USSR and other socialist countries. M., 1963.

Розенберг М. Г. Исковая давность. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Rosenberg M. G. Limitation of action. *In* Export-import operations. Legal regulations. M., 1970.

Розенберг М. Г. Исковая давность в правоотношениях внешнеторговых объединений. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР», М., 1961.

Rosenberg M. G. Limitation of action in legal relationships of foreign trade organizations. *In* Legal regulations of foreign trade of the USSR. M., 1961.

Розенберг М. Г. Исковая давность. *«Внешняя торговля»*, 1966, № 2.

Rosenberg M. G. Limitation of action. Foreign Trade, 1966, No. 2.

Садиков О. Н. Международные трубопроводы и их правовой статус. Ученые записки ВНИИСЗ, 1966, Вып. 8.

Sahdikov O. N. International pipe-lines and their legal status. Transactions of VNIISZ, 1966, 8th publication.

Татищева Н. И. Общие условия поставок, применяемые в торговле между социалистическими странами — новый метод регулирования условий внешнеторговых сделок (на примере «Общих условий СЭВ 1958 г.») «Ученые записки» Московского государственного института международных отношений, 1961, вып. 4.

Tantischeva N. I. General conditions of supply applied in trade among the socialist countries: a new method of regulating the terms of foreign trade transactions (as exemplified by "General conditions of supply of the CMEA, 1958"). Transactions of the Moscow State Institute of International Relations, 1961, 4th publication.

Татищева Н. И. Переход права собственности и риска по внешнеторговым договорам СССР и социалистических стран. *«Советское государство и право»*, 1964, № 8.

Tahtischeva N. I. The transfer of property and risks under foreign trade contracts of the USSR and other countries of socialism. Soviet State and Law, 1964, No. 8.

Татищева Н. И. Момент перехода права собственности и риска случайной гибели товара по договору купли-продажи во внешней торговле СССР. «Ученые записки» Московского государственного института международных отношений, вып. 14, М., 1963.

Tahtischeva N. I. The time of the transfer of property and risks of accidental loss of goods under the contract of sale in foreign trade of the USSR. Transactions of the Moscow State Institute of International Relations, 14th publication, M., 1963.

Татищева Н. И. Вопросы внешней торговли в новом гражданском законодательстве. *«Внешняя торговля»*, 1965, № 10.

Tahtischeva N. I. Questions of foreign trade in the new civil legislation. Foreign Trade, 1965. No. 10.

Усенко Е. Т. Соглашение о взаимных поставках товаров социалистических стран. *«Внешняя торговля»*, 1962, № 7.

Uhsenko E. T. Agreements on mutual supplies of goods practiced by socialist countries. Foreign Trade, 1962. No. 7.

Флейшиц Е. А. Договор заморской купли-продажи. В кн.: «Гражданское и торговое право капиталистических стран». М., 1949.

Fleishits E. A. Contract of overseas sale. *In* Civil and commercial laws of capitalist countries. M., 1949.

Шпекторов А. И. Некоторые правовые вопросы из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии за 1963 г. (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», М., 1964.

Shpektorov A. I. Some legal questions from the practice of the Foreign Trade Arbitration Commission in 1963 (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1964.

Шпекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии за 1964 г. (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», М., 1965.

Shpektorov A. I. Digest of practice of the Foreign Trade Arbitration Commission in 1964 (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1965.

Шпекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии. (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов», М., 1965.

Shpektorov A. I. Digest of practice of the Foreign Trade Arbitration Commission (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1965.

Шпекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии. *«Внешняя торговля»*, 1968, № 5.

Shpektorov A. I. Digest of practice of the Foreign Trade Arbitration Commission. Foreign Trade, 1968, No. 5.

Шпекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии. (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов», М., 1969.

Shpektorov A. I. Digest of practice of the Foreign Trade Arbitration Commission (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1969.

II. — Paiements internationaux

Australie

Commercial Law Association. Noting and protesting bills of exchange—Australia. June 1968. *Bulletin*, No. 2, article No. 4.

———. Noting and protesting bills of exchange—United Kingdom and New Zealand. July 1968, *Bulletin*, No. 3, article No. 6.

———. Noting and protesting bills of exchange—Canada. April 1969. *Bulletin*, No. 6, article No. 11.

———. Bills of exchange expressed and payable in a foreign currency, due for presentment for payment when dealing in the foreign currency is suspended. September 1969. *Bulletin*, No. 9, article No. 19.

———. Note of current intetest—protesting bills of exchange—Venezuelan law and practice. November 1969. *Bulletin*, No. 11 article No. 23.

———. A note for Australian importers and their bankers (endorsements on sterling bills of exchange). October 1970. *Bulletin*, vol. II, No. 4, p. 29.

Davis, A. G. Commercial letters of credit. 1965 *Sydney Law Review*, vol. 5, p. 14.

Ford, H. A. J. Law notes for bankers: when does a bill of lading cease to be a document of title? November 1963. *Bankers Magazine Australia*, vol. 77, pp. 82-85.

Sully, B. T. Formal requirements of bills of exchange. May 1963, *Australian Lawyer*, vol. 4, p. 53.

Belgique

Selleslags, F. Pratique des paiements internationaux. Bruxelles, Presses universitaires de Bruxelles, 1968, XX-111 p.

Brésil

Amaral, Christovam do. Da Letra de Câmbio e Nota Promissória (Com a Convenção de Genebra de 1930) (on the bill of exchange and Promissory note; with the Geneva Convention of 1930), 1934.

Arruda, João. Decreto No. 2.044 Annotado (Define a Letra de Câmbio e a nota promissória e regula as operações cambiais) (decree No. 2.044, annotated, defining the bill of exchange and the Promissory note and regulating exchange operations). São Paulo, Escolas Profissionais Salesianas, 1914.

Ascarelli, Tullio. Teoria Geral dos Títulos de Crédito (general theory of credit vouchers). Tradução de Nicolau Nazo São Paulo, Saraiva & Cia., S/Data.

Avellar, Pedro de Alcântara. Promissórias e Duplicatas (promissories and duplicates*), Rio de Janeiro, Livraria Jacintho Editora e Obras Gráficas A Noite, 1945.

Azeredo Santos, Theóphilo. Do Aceite (on acceptance) 1a. edição. Rio, Forense São Paulo, 1962.

* Second copy of promise to pay, credit voucher issued by businessman in sale of merchandise on time; can be circulated by endorsement.

———. Do Endosso (on endorsement). Forense, 1962.

———. Manual dos Títulos de Crédito (manual of credit vouchers). 1a. edição. Rio de Janeiro, Cia, Editora Americana, 1971.

Campos, Paulo Barbosa Filho. Obrigacões de Pagamento em Dinheiro (Três Estudos). Aspectos da Correção Monetária (obligations of payment in cash (three studies); (aspects of monetary correction). Rio de Janeiro, Editora Juridica e Universitária Ltda., 1971.

Couto, João Gonçalves. A Letra de Câmbio e Nota Promissória (the bill of exchange and the promissory note), 2 volumes. Rio de Janeiro, 1923.

Cunha Peixoto, Carlos Fulgêncio. Comentários à Lei de Duplicatas (commentary on the law of duplicates). Forense, S/Data.

———. O Cheque (the cheque). 2 volumes. Forense, 1959.

———. O Cheque (The cheque) (Doutrina, Legislação, Jurisprudência, Prática) (the cheque; doctrine, legislation, jurisprudence, practice); 2 volumes. Rio de Janeiro, Revista Forense, 1952.

Dias, José Gonçalves. Direito Internacional Cambiário (Exame da convenção de Genebra de 7 de junho de 1930) (international exchange law; an examination of the Geneva Convention of 7 June 1930). Coimbra, Livraria Gonçalves.

Estrella, Hernani. A Ação de Locupletamento no Direito Cambial (the action of repletion in the exchange law). Porto Alegre, Oficina Grafica da Livraria do Globo, Barcellos, Bertaso & Cia., 1943.

Franceschini, José Luiz V. de A. Títulos e Papéis de Crédito mado (on confirmed bank credit). São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva & Cia., 1933.

Franceschini, José Luiz V. de A. Títulos e Papéis de Crédito na Doutrina e na Jurisprudência (vouchers and credit papers in doctrine and jurisprudence). 4 volumes. 2a. edição. São Paulo, 1972. Editora Revista dos Tribunais (Pareceres, doutrina, legislação) (legal opinion, doctrine, legislation).

Guimarães, Murilo Humberto de Barros. A Provisão no Cheque (funds behind the cheque (as monetary instrument)). Rio de Janeiro, São Paulo, Liv. Freitas Bastos, 1955.

Konder Comparato, Fábio. O Seguro de Crédito (the guarantee of credit). Revista dos Tribunais, S/Data.

Lacerda, Paulo Maria de. A Cambial no Direito Brasileiro (Exchange papers in Brazilian law) (Lei No. 2.044, de 31 de dezembro de 1908) (law No. 2.044 of 31 December 1908). 4a. edição. Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1928.

———. Do Cheque no Direito Brasileiro (Lei No. 2.591, de 7 de agosto 1922) (on the cheque in Brazilian law; Law No. 2.591 of 7 August 1922). Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1923.

———. Do Contrato de Abertura de Crédito (on the contract of opening credit). 2a. edição, Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1929.

———. Do Contrato de Conta Corrente (on the contract of a running account). 2a. edição, Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1928.

Leonel, Jaime. Controle de Câmbios. Regime Jurídico — Penal (Ensaio com referência à legislação cambial brasileira) (exchange control; legal regime — penal; essay with reference to the Brazilian exchange laws). Rio de Janeiro, Jornal do Commercio — Rodrigues & Cia., 1955.

Magarinos Torres, Antônio. Aphorismos de Direito Cambial (Palestras no Instituto da Ordem dos Advogados Brasileiros). Anotações de doutrina e jurisprudência (aphorisms of the exchange law (lectures given at the Law Institute of Brazilian Attorneys) annotations of doctrine and jurisprudence.) 2a. ediçã. São Paulo, Liv. Acadêmica — Saraiva & Cia., 1933.

———. Nota Promissória (Lei — Doutrina — Jurisprudência) (Promissory notes; law — doctrine — jurisprudence). 3 volumes — 7a. edição (acrescida e atualizada por Osny Duarte Pereira). Rio, São Paulo, Forense, 1969.

———. Câmbio e Fiscalização Bancária (exchange and bank control). Rio de Janeiro, 1920.

Martins Júnior, Manoel. Operações Bancárias (Legislação, Jurisprudência, Interpretações Explicacões (banking operations, legislation, jurisprudence, interpretations, explanations). Rio de Janeiro, Edição do Autor, 1938.

Mercado Júnior, Antonio. Nova Lei Cambial e Nova Lei do Cheque (the new exchange law and the new chequing law). 3a. edição. São Paulo, Editora Saraiva 1971.

Monteiro, Honório Fernandes. Do Crédito Bancário Confirmado (on guaranteed banking credit). São Paulo, Livraria Acadêmica Saraiva & Cia., 1933.

Montenegro, César. Ações Cambiais de Cobrança (legal actions for collection of exchange). Rio, São Paulo, Freitas Bastos, 1959.

Mota, Pedro Vieira, Sustação do Protesto Cambial (court injunction against exchange suit). São Paulo, Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, 1971.

Muniz Barreto, Lauro. O Direito Nova da Duplicata (the new law on duplicates). São Paulo, Max Limonad, 1969.

———. Questões de Direito Bancário (questions of banking law). 2 volumes. São Paulo, Max Limonad, 1970.

Muniz Barreto, Luís e Lauro. Pagamentos de Cheques por Procuração (com Pareceres de Francisco Campos —Azevedo Marques Vicente Rau) (payments of cheques by power of attorney; with legal opinions by Francisco Campos — Azevedo Marques-Vicente Rau), 1937/1938.

———. Visto e Marcação do Cheque (initialling and stamping of cheques). São Paulo, Empresa Gráfica Revista dos Tribunais Ltda., 1951.

Nóbrega, Gilberto, Depósito Bancário (banking deposits). 2a. edição. São Paulo, Revista dos Tribunais Ltda., 1966.

Paashans, Gustavo Cintra. Dos Títulos de Crédito. Incorporação, Autonomia, Literalidade, Legitimação. (Of credit vouchers. Incorporation, autonomy, liternalness, legitimacy). Recife, 1948.

Pacheco, José da Silva. Ordens de Pagamento Adquiridas com Cheques Nominativos Visados. (Memorial do Banco Nacional de Minas Gerais) (orders of payment acquired with nominative endorsed cheques; memorial of the National Bank of Minas Gerais). Rio de Janeiro, 1961.

Penna, Fábio O. La Duplicata (on the duplicate). Revista Forense, 1952.

Pinto, Paulo J. da Silva. Direito Cambiário (Garantia Cambiária e direito comparado) (exchange law; exchange guarantee and comparative law). Rio de Janeiro, Edição Revista Forense, 1948.

Pontes de Miranda, Francisco Cavalcanti. Tratedo de Direito Cambiário (treatise on exchange laws). 4 volumes.

Vol. I: Letra de Câmbio (the bill of exchange). Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, s/data.

Vol. II: Nota Promissória (the promissory note). Rio de Janeiro, Livraria José Alympio Editora, s/data.

Vol. III: Duplicata Mercantil (duplicate in trade). São Paulo, Max Limonad, 1955.

Vol. IV: Cheque (the cheque). São Paulo, Max Limonad, 1955.

Rezende, Tito. Commentarios a Lei das Contas Assignadas. (estudos sob os pontos de vista fiscal, e cambiário) (commentaries on the law of assigned accounts; Studies from the point of view of fiscalization and exchange). Rio de Janeiro, Officina Graphica Renato Americano, 1936.

Rodrigo Otávio. Do cheque (Sua origem, Função Econômica, Regulamentação) (on the cheque; its origin, economic function, regulation), Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte Francisco Alves & Cia., Ailand, Alves & Cia., 1913.

Saraiva, José A. A Cambial (Doutrina, Jurisprudência, Legislação. Revista, atualizada e ampliada por Osny Duarte Pereira) (the exchange paper; doctrine, jurisprudence, legislation revised, brought up to date and enlarged upon by Osny Duarte Pereira). Rio, José Konfino, 1947.

———. Direito Cambial Brasileiro (Estudo Theorico Prático) Brazilian exchange law; practical and theoretical study). Bello Horizonte, Imprensa Official do Estado de Minas Gerais, 1905.

Silva Pereira, Caio Mário. Recolhimento da Diferença Cambial ao Banco do Brasil (Parecer) — Instrução 204 da SUMOC Supressão do câmbio de favor. Elevação do Preço das Mercadorias Estocadas (recovery of the exchange difference by the Bank of Brazil (legal opinion) Instruction 204 of SUMOC (Office of the Superintendent of Money and Credit). Suppression of the exchange of preference. Rise in price of merchandise in stock.) Consultoria da República, 1961.

Soriano, Abgar. Da letra de Câmbio Internacional, Seu Pagamento e Protesto. (on the bill of international exchange, its payment and protests against). Recife, Oficinas Gráficas do Jornal do Comércio, 1941.

Velloso, Thiers. Lei e Direito do Cheque. (Comentário à Lei de 1912) (individual laws and body of law on the cheque; commentary on the law of 1912). Rio de Janeiro, Typographia Baptista de Souza, 1919.

Whitaker, José Maria. Letra de Câmbio (Criação, Realização) Decreto No. 2.044, de 31.12.1908 (bill of exchange; creation, circulation, application; Decree No. 2.044 of 31 December 1908). 5a. edição. São Paulo, Revista dos Tribunais, Brasil, 1927.

———. Letra de Câmbio (Decreto No. 2.044, de 31 de dezembro de 1908) (bill of exchange; decree No. 2.044 of 31 December 1908). 2a. edição revista e aumentada, São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva & Cia., 1932.

Chili

Andres Bande. Nuevas proyecciones de la integración latinoamericana en los seguros y reaseguros. Santiago de Chile, *Revista de Derecho Económico* No. 11 y 12, 1965.

Manuel Blanco Vidal. Organizaciones internacionales de crédito. Santiago de Chile, Universidad Católica de Chile, Memoria de Prueba, 1962.

Camilo Carrasco A. Financiamiento a mediano plazo de las exportaciones y el sistema interamericano del bid, Santiago de Chile, Apartado de *Cuadernos de Economía* No. 5, Enero-Abril de 1965.

Fernando Garcia-Oldini C. El acuerdo general de aranceles aduaneros y comercio, Santiago de Chile, *Revista de Derecho Económico* No. 1 y No. 2, 1962-1963.

Rafael Lasalvia Copene. Sobre un proyecto de ley uniforme en materia de títulos de crédito. Santiago de Chile, *Revista de Derecho Económico* No. 18, 1967.

Juan Varela Morgan. El Acreditivo. Santiago de Chile, Editorial Jurídica, 1960.

Hongrie

György, Ernö. The security (in Hungarian). In *Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben* [legal problems in international trade], vol. 1. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, pp. 5-25.

———. The contract of guaranty (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 2, pp. 124-162.

Simon, Gyula. On some fundamental questions of the letter of credit (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 1, pp. 105-129.

Somogyi, Ferene. On the international aspects of the penalty (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 2, pp. 276-296.

Szilágyi, Ernö. Some practical problems of the letter of credit (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 1, pp. 153-170.

———. *Fizetési forgalom a nemzetközi kereskedelemben* [payment in international trade]. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1959, 286 p.

Italie

Arangio Ruiz, G. In tema di esecutorietà delle obbligazioni cambiare. In *Rivista di Diritto Internazionale*, 1959, 282.

Balestra, N. Ancora sulla legge regolatrice del privilegio speciale sulla nave. *Diritto Marittimo*, 1967, 400.

Berlingieri F. Le fonti delle garanzie sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate. In *Riv. Maritt.*, 1962, 473.

Bigiavi, W. Direzione e fonte dell'obbligazione cambiaria. Convenzione ginevrina sui conflitti, scioglimento delle "riserve". *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.*, 1968, 5.

De Meo, M. Il caso della Bianca C sta per concludersi. *Riv. Navig.*, 1969, 2, 335.

Fabbri, F. Sulla legge applicabile ai privilegi in dir. internaz. privato. *Annali Bari*, 1967, 177.

Ronzitti, N. Sulla sfera di applicazione dell'art. 14 della Convenzione di Bruxelles del 10 aprile 1926 sulle ipoteche o privilegi marittimi. *Riv. Nav.* 1965, 2, 66.

Stolfi, M. Introduzione al diritto degli scambi internazionali. In il Diritto negli scambi internazionali, 1968, 631.

Treves, T. Problemi internazional privatistici delle obligazioni pecunarie nella giurisprudenza italiana. In *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.*, 1965, 246.

Roumanie

Gălăşescu, Pik D. Cambia şi biletul la ordin (la lettre de change et le billet à ordre). Vol. II, Bucureşti, 1947, 900 p.

Goreniuc, Pavel. Relaţiile de plăţi cu străinătatea (les paiements dans les relations internationales). Bucureşti, 1971, 386 p.

Goreniuc, P. and T. Karp, E. Stern. Schimburile cu străinătatea şi technica plăţilor externe (les échanges économiques avec l'étranger et la technique des paiements à l'extérieur. Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1957.

Popescu, Tudor. Probleme juridice în relaţiile comerciale internationale ale R.P.R. (problèmes juridiques dans les relations commerciales internationales de la République populaire roumaine). Bucureşti, 1955, 264 p.

Union des Républiques socialistes soviétiques

(a) *Books*

Валютные отношения во внешней торговле СССР. Под ред. А. Б. Альтшулера, М., 1968.

Monetary relations in foreign trade of the USSR. Edited by A. B. Altshuler, M., 1968.

Гражданское и торговое право капиталистических государств. Отв. редактор К. К. Яичков, М., 1966.

Civil and commercial laws of capitalist countries. Edited by K. K. Jaichkov. M., 1966.

Правовое регулирование внешней торговли СССР. Под ред. Д. М. Генкина, М., 1961.

Legal regulations of foreign trade of the USSR. Edited by D. M. Ghenkin. M., 1961.

Экспортно-импортные операции. Под. ред. В. С. Позднякова, М., 1970.

Export-import operations. Edited by V. S. Pozdniakov. M., 1970.

Быстров Ф. П. Валютные условия сделок в международной торговле. М., 1963.

Bistrov F. P. Monetary clauses in foreign trade transactions, M., 1963.

Комиссаров В. П., Попов А. Н. Международные валютные и кредитные отношения. Под ред. Г. С. Лопатина, М., 1965.

Komissarov V. P., Popov A. N. International monetary and credit relations. Edited by G. S. Lopatin. M., 1965.

Лунц Л. А. Международное частное право (Особенная часть). М., 1963.

Lunts L. A. Private international law (Particular part), M., 1963.

Лунц Л. А. Денежное обязательство в гражданском и коллизионном праве капиталистических стран. М., 1948.

Lunts L. A. Money obligations under civil laws and conflict of laws of capitalist countries. M., 1948.

Смирнов А. М. Международные расчеты и кредитные отношения во внешней торговле СССР. М., 1953.

Smirnov A. M. International settlements and credit relations in foreign trade of the USSR. M., 1953.

Фрей Л. И. Международные расчеты и финансирование внешней торговли капиталистических стран. М., 1960.

Frey L. I. International settlements and financing of foreign trade in capitalist countries. M., 1960.

Фрей Л. И. Международные расчеты и финансирование внешней торговли социалистических стран. М., 1965.

Frey L. I. International settlements and financing of foreign trade in socialist countries. M., 1965.

Воронов К. Г., Павлов К. А. Организация и техника внешней торговли СССР. М., 1966.

Voronov K. G., Pavlov K. A. Organization and methods of Soviet foreign trade. M., 1966.

(b) *Articles and chapters from books and periodicals*

Альтшулер А. Б. Дорожные чеки банков социалистических стран. *«Деньги и кредит»*, 1957, № 5.

Altshuler A. B. Travellers' cheques issued by banks of the socialist countries. Money and Credit, 1957, No. 5.

Алхимов В. С. Международные платежные отношения СССР. *«Внешняя торговля»*, 1967, № 7.

Alkhimov V. S. International payment relations of the USSR, Foreign Trade, 1967, No. 7.

Быстров Ф. П. Валютные условия в контрактах с фирмами капиталистических стран. *«Внешняя торговля»*, 1967, № 4.

Bistrov F. P. Monetary clauses in contracts with firms of capitalist countries. Foreign Trade, 1967, No. 4.

Быстров Ф. П. Организация международных расчетов социалистических стран, *«Вопросы экономики»*, 1960, № 2.

Bistrov F. P. Organization of international settlements of socialist countries. Questions of Economics, 1960, No. 2.

Быстров Ф. П. Вексель в международном торговом обороте. *«Внешняя торговля»*, 1962, № 4.

Bistrov F. P. The bill of exchange in international trade. Foreign Trade, 1962, No. 4.

Ровинский Е. А. Международные финансовые отношения и их правовое регулирование. *«Советское государство и право»*, 1965, № 2.

Rovinskiy E. A. International finance relations and their legal regulations. Soviet State and Law, 1965, No. 2.

Тастевен Э. Вексель в применении к расчетам по экспорту, *«Внешняя торговля»*, 1958.

Tahsteven E. The bill of exchange as applied to settlements on exports. Foreign Trade, 1958.

Трубенков В. Кредитование внешнеторговых операций в СССР. *«Внешняя торговля»*, 1956, № 11.

Trubenkov V. Financing of foreign trade operations in the USSR. Foreign Trade, 1956, No. 11.

III. — ARBITRAGE COMMERCIAL INTERNATIONAL

Australie

Commercial Law Association. Commercial arbitration and the international convention on the enforcement of arbitral awards. August 1969. *Bulletin*, No. 8, article No. 16.

Cowen, Z. and Masel, L. Settlement of disputes involving international trade. 1966 *Law Council Newsletter*, vol. 2, No. 1, pp. 7-8.

Donovan, F. P. The unification of international commercial law-sale and arbitration. 1959-1960 *Melbourne University Law Review*, vol. 2, p. 172.

International Chamber of Commerce (Australian Council). Foreign arbitral awards: 31 countries now parties to June 1959 Convention. August 1965 *Newsletter*, p. 2.

———. Notes: Incoterms as a source of law; Uniform law; Arbitration convention welcomed. October 1965 *Newsletter*, p. 9.

Law Council. Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards. 1968 *Newsletter*, vol. 4, No. 2, p. 11.

———. International commercial arbitration in the ECAFE Region. 1966 *Newsletter*, vol. 2, No. 3, p. 7.

Masel, L. 1966 ECAFE Conference on Commercial Arbitration. *Law Council Newsletter*, vol. 2, No. 1, p. 5.

———. International commercial arbitration. *Law Council Newsletter*, vol. 4, No. 1, p. 17.

Autriche

Bauer. Die Bedeutung der Schiedsgerichtsordnung der Wirtschaftskommission für Europa der Organisation der Vereinten Nationen für den Handel mit den Ostblockstaaten (the significance of the arbitration system of the United Nations Economic Commission for Europe for trade with eastern bloc countries). *Recht in Ost und West* 1972, 22.

———. Die Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche in Japan nach dem Inkrafttreten des UN-Übereinkommens (enforcement of foreign arbitral awards in Japan after the coming into force of the United Nations Convention). *Aussenwirtschaftsdienst des Betriebsberaters* 1964, 112.

Eisemann. Welthandelsschiedsgerichtsbarkeit—heute (international commercial arbitration—today), booklet published by the Austrian National Committee of the International Chamber of Commerce.

Gentinetta. Konkordat der Schweizer Kantone zur Vereinheitlichung des Rechts der Schiedsgerichtsbarkeit (Concord of the Swiss cantons concerning the standardization of the law on arbitration). *Aussenwirtschaftsdienst des Betriebsberaters* 1970, 113.

Maier. Europäisches Übereinkommen über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit und UN-Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche (European Convention on International Commercial Arbitration and United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards). Book.

Mezger. Verstoss gegen die öffentliche Ordnung bei Beurteilung ausländischer Schiedssprüche (Offence against the *ordre public* in judging foreign arbitral awards). *Neue Juristische Wochenschrift* 1970, 368.

———. 3. Internationaler Kongress für Schiedsgerichtsbarkeit (3rd International Congress on Arbitration). Venice,

6 to 8 October 1969. *Neue Juristische Wochenschrift* 1970, 376.

Ortner. Gerichtsstands- und Schiedsberichtsklauseln in Verträgen mit Ausländern (Clauses concerning court of jurisdiction and arbitration in agreements with foreign nationals). Die Industrie No. 10/1972.

Von Hoffman. Internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit (International commercial arbitration). *Recht in Ost und West* 1972, 68.

Wessely. Schiedsgerichtsbarkeit im Osthandel (Arbitration in Eastern trade). *Die Industrie* No. 50/1970.

Belgique

Flamme. L'arbitrage dans les relations entre personnes de droit public et personnes de droit privé. *Rec. jur. dr. adm. Cons. Etat*, 4ème trimestre 1965, No. 4, pp. 232-249.

Herment. L'arbitrage international en droit privé. *Revue Belge de Droit International*, 1966, No. 2, pp. 370-385.

Klein. Du caractère autonome de la clause compromissoire notamment en matière d'arbitrage international Dissociation de la nullité de cette clause et de celle du contrat principal. *Rev. int. droit int. privé*, No. 3, juillet septembre 1961, pp. 499-522.

Marquet, F. L'arbitrage commercial en droit international privé. Anvers, Imprimerie Neptune, 1932, 22 p.

Union internationale des avocats. L'arbitrage international commercial (rapporteur général P. Saunders). Bruxelles, Bruylant, Paris, Dalloz et Sirey, 1959, 3 vols.

Procedural rules

Amaral, Oswaldo Pinto. Código de Processo Civil Brasileiro Comentado (Code of Brazilian civil action with commentaries). Vol. V. São Paulo, Livraria Acadêmica Saraiva & Cia., 1941.

Americano, Jorge. Comentários ao Código de Processo Civil do Brasil (Commentaries on the Code of civil procedure in Brazil). Vol. IV. São Paulo, Livraria Acadêmica Saraiva & Cia., 1943.

Carvalho Santos, J. M. Código de Processo Civil Interpretado (Code of civil procedure interpreted). Vol. X—2a. edição. Rio, São Paulo, Freitas Bastos, 1941.

Castro, Amílcar de. Comentários ao Código de Processo Civil (Commentaries on the Code of civil procedure). Vol. X. Rio de Janeiro, Edição Revista Forense, 1941.

Lima, Alcides de Mendonça. O Juízo Arbitral e o art. 150 § 4° da Constituição Federal (The arbitration judge and art. 150, para. 4 of the Federal Constitution). *Jurídica—I.A.A.*—No. 109. Rio de Janeiro, abr/jun—1970.

Rosa, Inocencio Borges da. Processo Civil e Comercial Brasileiro (Civil Proceedings and Commercial Proceedings in Brazil). Vol. V. Porto Alegre, Santa Maria, Pelotas, Rio Grande, Rio de Janeiro, Barcellos, Bertaso & Cia.

Santos, Moacyr Amaral dos. Prova Judiciária no Civil e Comercial (Judiciary proof, civil and commercial). Vol. V —3a. edição. São Paulo, Max Limonad, 1968.

Brésil

Abranches, Carlos Alberto Dunshee de. Arbitragem Comercial no Brasil (commercial arbitration in Brazil). Jurídica—I.A.A.—No. 106. Rio de Janeiro, jul/set 1969.

Carvalho, Dora. Arbitragem Comercial (commercial arbitration). International Law Association. 53a. Conferência de Buenos Aires, 1968.

Leães, Gastão Luiz de Barros. Ensaio sobre Arbitragens Comerciais (essay on commercial arbitration). Tese de Docência. São Paulo, *Revista dos Tribunais*, 1966.

Londero, Madalena. Arbitragem (Arbitration). *Jurídica—I.A.A.*—No. 112. Rio de Janeiro, jan/março—1971.

Moura, Geraldo Bezerra de. Competência da O.A.C.I. em Matéria de Arbitragem Internacional (Competence of the OACI on the subject of international arbitration). *Revista dos Tribunais*, S/Data.

Hongrie

Faragó, László. The organization and functioning of the courts of arbitration (in Hungarian). *Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben* (Legal problems in international trade), vol. 2, pp. 60-92, Közgazdasági és Jogi Könyvkiado, Budapest, 1957.

———. Principles and practice in the decisions of the Court of Arbitration of the Hungarian Chamber of Commerce (in Hungarian). *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogi problémák* [Legal problems of international economic relations]. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1963, pp. 54-76.

Móra, Imre. The "applicable law" in Hungarian commercial arbitration. *Questions of International Law 1964*, pp. 133-145.

Móra, Mihály. The action for ascertainment in the procedure of the Chamber's Court of Arbitration (in Hungarian). *A nemzetközi gazdasági . . .*, pp. 311-329.

Simon, Gyula. Some fundamental problems of international commercial arbitration in Hungary. *Questions of International Law 1962*, pp. 55-62.

Szaszy, István. Recognition and enforcement of foreign arbitral awards (in Hungarian). *Jogi problémák. . .*, vol. 2, pp. 226-275.

———. Arbitration of foreign trade transactions in the people's democracies. *The American Journal of Comparative Law*, vol. 13, 3/1964.

Inde

Chopra. Venue of arbitration in international commercial disputes, International Seminar on Commercial Arbitration (ISCA), 1968, p. 219.

Hariani. Enforcement of foreign arbitration agreement and awards in India, *Indian Journal of International Law* (IJIL), 1967, p. 31.

Raj Krishna. Some problems relating to the fixation of venue in international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 187.

Krishnamurti. International commercial arbitration, IJIL, 1970, p. 56.

Nettar. Development of the law of international trade and the promotion of international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 115.

Pai, Development of the law of international trade, ISCA, 1968, p. 103.

Krisha Rao. Enforcement of foreign arbitral awards. Seminar on International Commercial Arbitration (SICA), 1967.

Shinde. Choice of arbitration in international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 49.

Singh. Proper law of contract in international commercial arbitration, ICIAQ, 1968, vol. 2, No. 4, p. 6.

———. Venue of arbitration in international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 181.

Kitch Vadhanasindhu. Venue of arbitration in international commercial disputes, ISCA, 1968, p. 177.

Italie

Adelmann, P. Convenzioni per l'arbitrato commerciale internazionale. *Arbitr. appalti* 1965, 127.

Berlingieri, G. Note minime sull'autonomia della clausola compromissoria, *Diritto Marittimo*, 1964, 100.

Cansacchi, G. Considerazioni sulla Conv. di New Jork del 1958. *Rass. arbitr.* 1969, 97.

Cutrera, A. L'art. VI dell'accordo integrativo italo-statunitense del 26.9.1951 stabilisce una concorrenza di giurisdizione. *Diritto negli scambi internazionali*, 1970, 162.

Eisemann, F. L'arbitrage pour la solution des différends d'ordre bancaire. *Rass. arbitr.* 1965, 1.

Fonchard, P. Les sources du droit de l'arbitrage commercial international. *Rass. arbitr.* 1965, 49.

Franchi, G. Sulla rilevanza in Italia di una clausola arbitrale italo-statunitense. *Giurisprudenza Italiana*, 1970, I, 1, 1187.

Giannini. Le regole di Copenaghen sull'arbitrato commerciale internazionale. *Riv. Comm.*, 1952, I, 324.

Giuliano, M. La Conv. di Bruxelles del 27 settembre 1968 in materia di competenza giurisdizionale e di esecuzione delle decisioni in materia commerciale. *Archivio Giuridico*, 1968, (44), 200.

Iaccarino, U. Mutamento di giurisprudenza a proposito della legge regolatrice della forma del compromessi e delle clausole compromissorie per arbitrato estero. *Dir. int.* 1960, I. 300.

———. La legge applicabile per la determinazione dell'arbitrabilità delle controversie. *Foro padano* 1961, I, 1053.

Lanfranchi, F. Le convenzioni internazionali multilaterali in materia di arbitrato commerciale. *Riv. int. priv. proc.* 1967, 195.

Leone, G. L'adesione dell'Italia alla Conv. di New Jork del 1958 sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere. *Dir. scambi internaz.* 1968, 147.

———. Sulla validità della clausola compromissoria per arbitrato presso la Camera di Commercio di Mosca stipulata da un cittadino italiano. *Dir. scambi internaz.* 1968, 261.

Lojanec, G. Principi di dir. internaz. priv. e proc. applicabili in sede arbitrale. *Rass. arbitr.* 1966, 27.

Luzzato, R. Sull'efficacia in Italia di un provvedimento del Tribunale arbitrale presso la Borsa Merci di Vienna. *Riv. internaz. priv. proc.* 1965, 90.

———. Accordi internazionali e diritto interno in materia di arbitrato: la Conv. di New Jork del 1958. *Riv. internaz. proc.* 1968, 24.

Marmo, L. La convenzione di New Jork sul riconoscimento delle sentenze arbitrali. *Rivista di Diritto Internazionale*, 1959, 31.

Miele, M. La competenza internazionale dell'arbitrato nel giudizio di delibazione relativo a lodi esterni, *Annali Macerata.* 1961, 43.

Minali, E. L'art. VI dell'Accordo integrativo del Trattato di amicizia Commercio e Navigazione tra la Repubblica Italiana e gli USA. *Giurispr. it.* 1961, 4, 171.

Minoli, E. Adesione dell'Italia alla Conv. di New Jork. *Rass. arbitrato* 1966, 81.

———. L'Italia e la Conv. sul riconoscimento e la esecuzione delle sentenze arbitrali straniere. *Arch. giur.* 1968, (44), 403.

Monaco, R. Il diritto applicabile alla sostanza della controversia nella Convenzione europea sull'arbitrato commerciale. *Rass. arbitr.* 1962, 1.

Nestor, I. L'azione delle nazioni unite per la diffusione dell'arbitrato commerciale internazionale. *Riv. internaz. priv. proc.* 1969, 897.

Nobili, R. L'arbitrato delle associazioni commerciali. In *Riv. Comm.* 1956, I, 220.

Paone, D. Su l'arbitrato previsto dall'art. VIII della Convenzione di Londra tra gli Stati membri della Nato. *Riv. internaz.* 1967, 179.

N. Q. Arbitrato. *Unum Jus* 1961, 477.

Satta-Manca. Luogo di svolgimento dell'arbitrato secondo il Protocollo di Ginevra e legge regolatrice della norma della clausola compromissoria. *Dir. Maritt.* 1960, 375.

Telchini, L. In tema di efficacia in Italia di una sentenza arbitrale straniera. *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.* 1966, 67.

Ubertazzi, G. M. Contributo agli studi sull'arbitrato estero nel diritto processuale civile internazionale. *Dir. intern.* 1967, 279.

Roumanie

Filip Ioan and Octavian Căpătînă. Les effets des sentences arbitrales étrangères en matière de rapports de commerce extérieur conformément au droit de la République socialiste de Roumanie. *Revue roumaine d'études internationales*, No. 1-2/1967.

Nestor, Ion. Probleme prinvind arbitrajul pentru commerţul exterior în ţările socialiste europene (problèmes concernant l'arbitrage pour le commerce extérieur dans les pays socialistes européens). Bucureşti, 1962, 309 p.

———. Examen teoretic de practică arbitrală pentru comerţul exterior (Analyse théorique de la jurisprudence arbitrale en matière de commerce extérieur). *Studii şi cercetări juridice*, No. 1/1964.

———. Privitor la organizarea şi funcţionarea arbitrajului permanent pentru rezolvarea litigiilor ce se nasc din operaţiile de comerţ exterior. Propuneri *de lege ferenda* (sur l'organisation et le fonctionnement de l'arbitrage permanent pour la solution des litiges qui naissent des opérations de commerce extérieur; propositions *de lege ferenda*). *Studii şi cercetări juridice*, No. 1/1967.

———. De quelques problèmes relatifs à la compétence de l'arbitrage commercial, in "Rechtsfragen der Kooperation zwischen Unternehmen in Ost und West. Studien des Instituts für Ostrecht". München, 1967.

———. A theoretical survey on arbitral practice in foreign trade issues. *Revue roumaine de sciences sociales. Série de sciences juridiques*, No. 2/1967.

———. Organisation et fonctionnement de l'arbitrage pour le commerce extérieur dans la République socialiste de Roumanie. *Il diritto negli scambi internazionali*, Milano, No. 2/1969.

———. L'action des Nations Unies pour la diffusion de l'arbitrage commercial international. *Rivista del diritto privato e processuale*, No. 5/1969 et in *Revue roumaine d'études internationales*, No. 2/1970.

Nestor, Ion and Octavian Căpăţînă. Chronique de jurisprudence roumaine de droit international privé. *Journal du droit international (Clunet)*, No. 3, 1971.

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

CONTENTS

Subject	*Item No.*
Journals	1–2
General and comparative	3–10
International conventions and rules	
Commodity associations	11
World Bank (International Bank for Reconstruction and Development)	12
International Chamber of Commerce	13–14
United Nations Economic Commission for Asia and the Far East	15
United Nations Economic Commission for Europe	16–18
National practice	
United Kingdom	19–27
Other Countries	28–35

Abbreviations

BYIL	*British Yearbook of International Law*
ICLQ	*International and Comparative Law Quarterly*
JBL	*Journal of Business Law*
MLR	*Modern Law Review*

JOURNALS

1. Arbitration. London: Institute of Arbitrators. 1915
   This quarterly journal includes articles on the whole range of arbitration under English law. Occasional articles briefly cover aspects of international commercial arbitration.
2. International Law Association. Reports of conferences. London: International Law Association. 1873
   The annual reports of the International Law Association usually contain a report from the Association's Committee on International Commercial Arbitration covering recent developments in this field.

GENERAL AND COMPARATIVE

3. International arbitration: a symposium. (*In* (1966) 15 ICLQ 718-748)
   This is a report of a one-day symposium held on 20 January 1966 by the British Institute of International and Comparative Law on "The principles and practice of international arbitration". For details of the papers presented to the symposium see item nos. 8, 11, 14 and 15.
4. Lalive, Jean-Flavien. Contracts between a state or a state agency and a foreign company. Theory and practice: choice of law in a new arbitration case. (*In* (1964) 13 ICLQ 987-1021)
   The general principles of law to be applied in arbitration are examined in relation to oil concession contracts where one party is a state-owned agency and the other, a foreign corporation. Extracts from the arbitral judgement in the dispute between Sapphire International Petroleums Ltd. and the National Iranian Oil Company are given in an appendix, and a list of similar arbitrations appears in a foot-note. Reference to an international range of relevant publications is made throughout the article.
5. Mann, F. A. State contracts and international arbitration. (*In* (1967) 42 BYIL 1-37)
   The first part of the article deals with the question of the law—municipal or public international law—to which an arbitration between a State and a foreign national is subject. This is followed by a detailed examination of the difficulties which may arise over such arbitrations.
6. Schmitthoff, Clive M. The sources of the law of international trade, with special reference to East-West trade. London: Stevens & Sons Ltd., 1964 xxvi, 292pp.
   This is a report of the proceedings of the London colloquium in the series arranged by the International Association of Legal Science on various aspects of international trade law. It contains the papers presented and a note of discussions. There are lists of participants and contributors; international and municipal legislation and customs; cases; and an index. International commercial arbitration is considered in the general context of international trade law in several of the papers. For the papers dealing substantially with the subject see items 7 and 35 of this bibliography.
7. Tallon, Denis. The Law applied by arbitration tribunals —II (*In* Schmitthoff, Clive M. The sources of the law of international trade. 1964 p. 154-166 Item 6)
   The author considers first the determination of the law governing the arbitration and the law governing the substance of the dispute, and secondly the determination of the content of the law governing both procedure and dispute, which the arbitrator is to apply. A brief bibliography supplements the foot-note references in the text to a wide range of publications.
8. Tangley, *Lord*. International arbitration today. (*In* (1966) 15 ICLQ 719-725)
   Lord Tangley introduced the symposium on "The Principles and practice of International Arbitration" with comments on the increase in complexity of international trade and therefore of the scope of international commercial arbitration; and also on the unfortunate multiplicity of arbitral bodies due in part to politically based suspicion among nations.
9. Verdross, Alfred. Quasi-international agreements and international economic transactions. (*In* Year Book of World Affairs 1964, Vol. 18 230-247)
   The nature of, and law governing, "quasi-international agreements", i.e. investment or concession agreements between a State and a foreign national, is examined in the light of decisions of arbitration tribunals set up to decide disputes arising between such parties.
10. Wall, E. International congress on arbitration (Venice, October 6-8, 1969). (*In* (1970) 19 ICLQ 153-155)
    This is a brief report of a Congress which examined the extent of recourse to international commercial arbitration and the difficulties involved; and made recommendations as to possible methods of encouraging greater use of arbitration.

INTERNATIONAL CONVENTIONS AND RULES

(a) *Commodity associations*

11. Faure, J. C. A. Commodity market arbitrations with special reference to the Incorporated Oil Seed Association Rules. (*In* (1966) 15 ICLQ 736-742)
    The purpose and organization of trade associations is described with particular reference to the Incorporated Oil Seed Association. Its Rules of Arbitration are explained through examples of possible disputes followed by the method of their solution and appeal procedure.

(b) *World Bank (International Bank for Reconstruction and Development)*

12. Sassoon, David M. Convention on the settlement of investment disputes. (*In* [1965] JBL 334-339)
    The reasons for, and background to the drafting of the Convention by the World Bank are described. The convention is intended to make provision for permanent "facilities to which states and foreign investors could voluntarily submit disputes for settlement through conciliation and arbitration". The article describes the jurisdiction of the International Centre for the Settlement of Investment Disputes and the Convention's provisions for submitting investment disputes to it.

(c) *International Chamber of Commerce*

13. Cohn, E. J. The Rules of Arbitration of the International Chamber of Commerce. (*In* (1965) 14 ICLQ 132-171)
    A short introduction to the disadvantages of litigation over international contracts and the advantages of arbitration is followed by a thorough description of the arbitration machinery of the International Chamber of Commerce. This description covers their officially recommended arbitration clause; the Rules on Conciliation and Arbitration; and comparative material on the differences between the Rules and arbitration and litigation procedure under various national legal systems.
14. Eisemann, *Dr.* F. Arbitrations under the International Chamber of Commerce rules. (*In* (1966) 15 ICLQ 726-736)

Disputes taken to the International Chamber of Commerce for arbitration vary greatly as to the identity and geographical location of the parties, the commodities involved, and the type of contract. This is illustrated by reference to statistics and brief summaries of recent cases. The process of arbitration is described from receipt of the claimants' request for arbitration to the enforcement of awards.

(d) *United Nations Economic Commission for Asia and the Far East*

15. Sanders, Pieter. Trade arbitrations between East and West. (*In* (1966) 15 ICLQ. 742-748)

In this article East means developing Asian countries and West, the developed countries of Europe, the Soviet Union and the United States. It is a report of the 1966 second ECAFE arbitration conference in Bangkok. The conference, having decided on the need for arbitration rules for trade disputes between East and West, formulated principles from which rules could be drafted. Some of the problems in deciding on principles are described.

(e) *United Nations Economic Commission for Europe*

16. Benjamin, P. I. The European Convention on International Commercial Arbitration. (*In* (1961) 37 BYIL 478-495)

The problems which can arise before, during and after arbitration in international trade are discussed with reference to the possible effect on them of the European Convention on International Commercial Arbitration, 1961.

17. Cohn, E. J. The Rules of Arbitration of the United Nations Economic Commission for Europe. (*In* (1967) 16 ICLQ 946-981)

The background to, and contents of, the European Convention on International Commercial Arbitration are summarized. Although the United Kingdom has not ratified the Convention, nevertheless the Arbitration Rules of UNECE are important for United Kingdom firms doing business abroad because they may be adopted by the parties to international contracts. The Rules are explained in detail and compared with those of the International Chamber of Commerce and with English arbitration practice.

18. Sarre, David A. Godwin. European Commercial Arbitration. (*In* (1961) JBL 352-360)

The text of the European Convention on International Commercial Arbitration 1961 is preceded by a brief note on the background to the Convention and the difficulties involved in reaching agreement over the provisions of article 4—the organization of the arbitration.

NATIONAL PRACTICE

(a) *United Kingdom*

19. Cohn, E. J. The Arbitration Act 1960 [sic, ie 1950] section 4 (2) and the Geneva Protocol. (*In* (1962) 11 ICLQ 569-573)

This note on a case concerning stay of arbitration proceedings under Arbitration Act 1950 S.4 (2) considers the implementation by that section of the Geneva Protocol on Arbitration Clauses. The author contends that the words of the subsection do not implement the whole of article 4 of the Protocol.

20. Cohn, E. J. The fifth report of the Private International Law Committee. (*In* (1962) 25 MLR 449-454)

The report on recognition and enforcement of foreign arbitral awards by the Private International Law Committee is reviewed. The 1958 New York Convention which is the subject of the report, is analysed in comparison with the Geneva Protocol of 1923 and Convention of 1927. Its effect, if implemented, on English law is examined.

21. Commercial Court users' conference report. London: HMSO, 1962. 34pp. (Cmnd. 1616)

The purpose of the conference, held in 1960, was to ascertain the views of the commercial community, represented at the conference by 24 organizations, upon the decline of the business of the Commercial Court and how its constitution, practice and procedure might be improved to meet their needs. The report and appendices, containing detailed comments and suggestions by the participating associations, also considers the Court's relation to commercial arbitration and its importance to the international commercial community.

22. Lord Chancellor's Department. Private International Law Committee. Fifth report (recognition and enforcement of foreign arbitral awards). London: HMSO, 1961. 33pp (Cmnd. 1515)

The Committee was asked to study the provisions of the Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards of 1958 and advise Her Majesty's Government on its acceptance. The report presents the conclusions of the Committee and a commentary on articles I-VI of the Convention. The text of the Convention and of the 1923 Protocol on Arbitration Clauses are set out in appendices.

23. Mann, F. A. English procedural law and foreign arbitrations. (*In* (1969) 18 ICLQ 997-1001 and (1970) 19 ICLQ 693-696)

The question of what is the procedural law governing an international commercial arbitration was discussed in an English judgement concerning an arbitration in Scotland. In the first article, the author sets out his reasons for disagreeing with the Court of Appeal's decision; in the second, he analyses the House of Lords' reversal of this decision and considers the implication of the House of Lords' judgement.

24. Marshall, E. A. Law of arbitration—a difference between Scots and English. (*In* (1970) Juridical Review 115-134)

Following a discussion of a recent House of Lords' decision concerning an arbitration in Scotland, there is a detailed comparison of the Scottish and English law of arbitration.

25. Polonsky, Michael. Arbitration of international contracts. (*In* (1971) JBL 1-11)

The distinction, which arose in two recent English decisions, between the law governing the contractual rights of the parties to an international contract and the law governing the arbitration proceedings; and the relationship of the arbitration clause to the determination of the proper law of the contract are examined.

26. Russell F. Russell on the law of arbitration. 18th ed. by Anthony Walton. London: Stevens & Sons Ltd, 1970. lvi 542pp.

This major textbook covers the whole field of English arbitration law and practice under such headings as, *inter alia* what matters may be referred to arbitration; who may be an arbitrator; powers and duties of arbitrators; control of the reference by the court; and enforcement of awards. International commercial arbitration is dealt with as it occurs within the scheme of the book. Many of the examples and cases cited relate to international commercial arbitration. There are the usual lists of statutes, delegated legislation, cases and Rules of the Supreme Court referred to in the text. Useful appendices contain reprints of the Arbitration Act 1950; the Rules of the Supreme Court relating to arbitration and a list of notes on arbitration attached to other Rules; a short list of practical books on arbitration; and many forms including the arbitration clauses of the International

Chamber of Commerce and the American Arbitration Association. The book concludes with an index.

27. Schmitthoff, Clive M. Arbitration: the supervisory jurisdiction of the courts. (*In* (1967) JBL 318-328)

Of the two elements in arbitration, the contractual and the judicial, the latter predominates in England. Judicial control of the substantive correctness of arbitration awards by way of the power of the Courts to break an arbitration clause and the statement of a special case for the opinion of the court is described. This supervisory jurisdiction is explained and justified historically in this article. Suggestions for reforms to judicial supervision, are made including use of judicial arbitration, statements of special cases to the Court of Appeal, and the use of amicable compositors.

(b) *Other countries*

28. Faragó, L. Organisation and activity of the Court of Arbitration of the Hungarian Chamber of Commerce. (*In* (1960) 9 ICLQ 682-688)

29. Faragó, L. Decisions of the Hungarian Chamber of Commerce in "Comecon" arbitrations. (*In* (1965) 14 ICLQ 1124-1143)

Law Decree No. 22/1952 provided for two forms of arbitration. It is with the second, the Court of Arbitration of the Hungarian Chamber of Commerce, that these articles are concerned. The first article describes the administrative organization and rules of procedure of the Court and the function of its Legal Secretary. In the second article, the basis of jurisdiction of, and the law applied by, the Court is described briefly. The greater part of the article comprises selected extracts from eleven judgements of the Court in cases in which both parties were State enterprises of Comecon countries.

30. Govindaraj, V. C. Foreign arbitral awards and foreign judgements based upon such awards. (*In* (1964) 13 ICLQ 1465-1468)

This is a note on a test case before the Supreme Court of India on the enforcement of a foreign arbitral award.

31. Hossain, Kamal. International commercial arbitration, state succession and the Commonwealth. (*In* (1960) 36 BYIL 370-375)

The divergent approaches to the enforcement of English arbitral awards taken by the Indian and Pakistani Courts since their countries' Independence in 1947 is set out. The difficulty arises from the question whether they are parties to the Geneva Protocol on Arbitration Clauses 1923 and the Geneva Convention on the Execution of Foreign Arbitral Awards 1927 *vis-à-vis* England since 1947 because of the conditions for recognition of Parties contained in the English and Indian implementing legislation.

32. Jakubowski, J. The settlement of foreign trade disputes in Poland. (*In* (1962) 11 ICLQ 806-821)

This article describes international commercial arbitration procedure in Poland. The judicial practice and procedure of the Court of Arbitration of the Polish Chamber of Foreign Trade is covered in detail, including résumés of several recent cases. The International Arbitration Court for Maritime and Inland Navigation and the Gdynia Cotton Arbitration Chamber are described in less detail. There are foot-note references to works on Polish foreign trade and international law in a variety of languages.

33. Kos-Rabcewicz-Zubkowski, L. East European rules on the validity of international commercial arbitration agreements. Manchester: University Press, 1970. xii, 332pp.

The countries covered by this book are Albania, Bulgaria, Czechoslovakia, German Democratic Republic, Hungary, Poland, Romania, Union of Soviet Socialist Republics and Yugoslavia. Their practice relating to the capacity to conclude international commercial arbitration agreements, their form, and what may be submitted to arbitration both generally and before any specified arbitral body is described by reference to their legislation, international conventions to which they are parties and arbitration decisions. Bibliographical sources are quoted extensively in footnotes, often with indications of where to find English translations of laws or codes.

The remaining two thirds of the book consists of appendices reprinting in English translations (except for Albania, where the translation is into French) the rules of foreign trade arbitration bodies of these countries; international arbitration conventions to which one or more of the East European countries are parties; and various other rules or laws relating to arbitration. An extensive bibliography of an international range of books and articles is followed by a list of arbitral decisions cited in the text and an index.

34. Ramzaitsev, Dmitri. The application of private international law in Soviet foreign trade practice. (*In* (1961) JBL 343-351)

The application of private international law is described through the decisions of the Soviet Foreign Trade Arbitration Commission. Aspects of Soviet trade law discussed are the form of the transaction; legal capacity and competence of the parties; determination of the law to be applied to a transaction; manner of applying foreign law; application of international customs; and questions relating to arbitration agreements.

35. Ramzaitsev, D. F. The law applied by arbitration tribunals—I (*In* Schmitthoff, Clive M. The sources of the Law of international trade. 1964 pp. 138-153. Item 6)

This report, in two parts, is concerned with the practice of the East European countries' permanent foreign trade arbitration tribunals, especially the Foreign Trade Arbitration Commission at the Soviet Chamber of Commerce, in applying rules of law to disputes. In the first part the application of legal rules to the competence of arbitration tribunals is considered while the second part examines their application to the substance of the dispute, with examples from arbitration decisions. There are frequent references to the sources of the law and decisions discussed.

Union des Républiques socialistes soviétiques

(a) *Books*

Егоров Л. М. Морской арбитраж в Англии, М., 1963.

Egorov L. M. Maritime arbitration in England, M., 1963.

Кейлин А. Д. Судоустройство и гражданский процесс в капиталистических государствах, часть III, Арбитраж, М., 1961.

Keilin A. D. Judicial structure and civil procedure in capitalist countries, part III, Arbitration, M., 1961.

Лебедев С. Н. Международный торговый арбитраж, М., 1965.

Lebedev S. N. International trade arbitration, M., 1965.

Рамзайцев Д. Ф. Внешнеторговый арбитраж в СССР. М., 1957.

Ramzaitsev D. F. Foreign trade arbitration in the USSR, M., 1957.

Рамзайцев Д. Ф. Арбитраж в торговом мореплавании, М., 1960.

Ramzaitsev D. F. Arbitration in merchant navigation, M., 1960.

(b) *Articles and chapters from books and periodicals*

Богуславский М. М. Арбитражное рассмотрение споров по внешней торговле СССР с европейскими странами народной демократии, в книге «Правовые вопросы внешней торговли СССР», М., 1955.

Boguslavskiy M. M. Arbitration proceedings on disputes in foreign trade of the USSR with the European countries of peoples' democracies. *In* Legal aspects of foreign trade of the USSR, M., 1955.

Братусь С. Н. Итоги четвертой конференции председателей внешнеторговых арбитражных комиссий и судов стран-членов СЭВ. «Секция права Всесоюзной торговой палаты. Сборник информационных материалов», выпуск 21, М., 1968.

Bratus S. N. Review of the 4th conference of the Chairmen of foreign trade arbitration commissions and tribunals of the CMEA countries. Legal Section of the USSR Chamber of Commerce. Collection of information materials, 21st publication, M., 1968.

Генкин Д. М. Европейская конвенция о внешнеторговом арбитраже. «Секция права Всесоюзной торговой палаты. Сборник информационных материалов», выпуск 20, М., 1967.

Ghenkin D. M. The European Convention on International Commercial Arbitration. Legal Section of the USSR Chamber of Commerce. Collection of information materials, 20th publication, M., 1967.

Гуреев С. А. Европейская конвенция о внешнеторговом арбитраже. «*Советский ежегодник международного права 1963 г.*», М., 1965.

Ghurejev S. A. The European Convention on International Commercial Arbitration. Soviet yearbook of international law, 1963, M., 1965.

Ищенко А. А. Новая конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений, в журнале «*Внешняя торговля*», 1958, № 10.

Ischenko A. A. The new Convention on the recognition and enforcement of foreign arbitral awards. Foreign Trade, 1958, No. 10.

Кейлин А. Д. Морская арбитражная комиссия, в журнале «*Внешняя торговля*», 1947, № 11.

Keilin A. D. Maritime Arbitration Commission, Foreign Trade, No. 11, 1947.

Кейлин А. Д. Морской арбитраж в СССР за последние годы, «Секция торгового мореплавания и морского права Всесоюзной торговой палаты. Торговое мореплавание и морское право. Сборник статей и материалов», № 1, М., 1963.

Keilin A. D. Maritime arbitration in the USSR during recent years, Section of Merchant Navigation and Maritime Law of the USSR Chamber of Commerce. Merchant navigation and maritime law. Collection of articles and materials, No. 1, M., 1963.

Лебедев С. Н. Вопросы признания и приведения в исполнение арбитражных решений в соглашениях СССР с иностранными государствами, Институт международных отношений, «Ученые записки», выпуск 3, М., 1961.

Lebedev S. N. Questions of recognition and enforcement of arbitral awards in agreements of the USSR with foreign countries. Institute of International Relations. Transactions, 3rd publication, M., 1961.

Лебедев С. Н. Разрешение имущественных споров советских внешнеторговых организаций, в книге «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование», М., 1970.

Lebedev S. N. Settlement of pecuniary disputes of Soviet foreign trade organizations. *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Лунц Л. А. Арбитраж в области внешней торговли, глава в его же книге «Международный гражданский процесс», М., 1966.

Lunts L. A. Arbitration in the field of foreign trade. Chapter in: International civil procedure, M., 1966.

Рамзайцев Д. Ф. Правовое положение Внешнеторговой арбитражной комиссии, в журнале «*Советское государство и право*», 1955, № 3.

Ramzaitsev D. F. Legal status of the Foreign Trade Arbitration Commission. Soviet State and Law, 1955, No. 3.

Рамзайцев Д. Ф. Применение международного частного права в решениях Внешнеторговой арбитражной комиссии при Всесоюзной торговой палате. «Секция права Всесоюзной торговой палаты. Сборник информационных материалов», выпуск 23, М., 1970.

Ramzaitsev D. F. Application of private international law in awards of the Foreign Trade Arbitration Commission at the USSR Chamber of Commerce. Legal Section of the USSR Chamber of Commerce. Collection of information materials, 23rd publication, M., 1970.

Братусь С. Н. Сотрудничество арбитражных органов социалистических стран Европы, «III международный конгресс по арбитражу (Венеция, 6-8/X-1969)», Милан, 1970.

Bratus, S. N. Coopération entre organismes d'arbitrage des pays socialistes de l'Europe. IIIe Congrès International de l'Arbitrage (Venezia, 6-8/x, 1969), Milano, 1970.

Лебедев С. Н. Некоторые замечания об использовании арбитража в советской внешнеторговой практике. «Международный семинар по торговому арбитражу, Нью-Дели, 18 и 19 марта», Нью-Дели, 1968.

Lebedev, S. N. Some Remarks on the Use of Arbitration in the Soviet Foreign Trade, International Seminar on Commercial Arbitration, New Delhi, 18th & 19th March, New Delhi, 1968.

Лебедев С. Н., Поздняков В. С., Розенберг М. Г. Законодательство Союза Советских Социалистических Республик (в применении к отношениям по внешней торговле), Сборник торгового законодательства стран мира, Нью-Йорк, 1970.

Lebedev, S. N., Pozdnjakov V. S., Rosenberg M. G. The Law of the Union of Soviet Socialist Republics (as applied to relations in foreign trade), The Digest of Commercial Laws of the World, New York, 1970.

Рамзайцев Д. Ф. Право, применяемое арбитражными судами, «Источники права международной торговли», Лондон, 1964.

Ramzaitsev D. F. The Law applied by Arbitration Tribunals, The Sources of the Law of International Trade, London, 1964.

Усенко Е. Т. Международный торговый арбитраж в СССР, «Международный союз адвокатов. Международный торговый арбитраж», т. II, Гаага, 1960.

Usenko E. T. International commercial arbitration in the USSR. Union Internationale des Avocats. Arbitrage International Commercial t. II, La Haye, 1960.

IV. — RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES

Australie

Law Council. Report on Containerization. 1970 *Newsletter*, vol. 5, No. 1, p. 10.

Belgique

Buisseret. Convention de Bruxelles du 25/8/1924 sur les connaissements. Article 3, paragraphe 6. Bruxelles, Institut de sociologie, 1962, 8°. (Travaux et conférences, IX, pp. 129-194).

La Belgique et le droit de la mer (actes du colloque conjoint des 21 et 22 avril 1967). Bruxelles, Institut de sociologie, 1969, p. 180.

Bosmans, René. Le connaissement direct. Etude de doctrine et de jurisprudence, Bruxelles, Larcier, 1950, 91 p.

Brajkovic-Pallura. Les conditions dans lesquelles les états accordent aux navires le droit d'arborer le pavillon national. Bruxelles, Bruylant, 1960, 8° (Rapports généraux au Ve Congrès international de droit comparé, tom. II.)

Collin. De garantiebrief. *Rechtskundig Weekblad* 10, juin 1962, No. 10, Koll. 2141-2148.

De Smet. Du droit à indemnité du chef de manquant ou d'avarie en matière de transport sous connaissement (note sous cassat.) *Rev.int.jur.belge*, 1968, pp. 126-140.

————. Le cas du "Torrey Canyon". *Journal des Tribunaux* 6/5/1967, No. 4573, pp. 289-292.

De Smet, R. Droit maritime et droit fluvial belge. Bruxelles, Larcier, 1971, 2 vol. x 1220 p.

Heenen, J. Vente et commerce maritime. Bruxelles, Bruylant, 1952. VII-439 p.

Kegel. L'abordage en haute mer en droit international privé. *Rev.int.dr.inter.privé*, 1968, pp. 394-417.

Libert, Hubert. Inleiding tot enkele jurisdische en sociale problemen betreffende de zeelieden, varend onder belgisch vlag. Z.P. 1962, p. 224.

Loyer. Le droit nouveau des contrats d'affrètement No. 1 et de transport maritime. *Revue trimestrielle de droit commercial*, janv. mars 1967, p. 160.

Martin. La nature juridique de l'assistance en mer. *Rev.trim. dr. commercial*, No. 3, juillet-septembre 1961, pp. 555-576.

Pinto. Les pavillons de complaisance. *Journal du droit international, avril-mai-juin* 1960, No. 2, pp. 349-369.

Radisie, Nicolas. Date du connaisement et commerce maritime. Anvers, Lloyd anversois, 1963, 127 p.

Rigaux. La responsabilité du fait d'autrui spécialement en cas d'abordage, en droit international privé comparé—Note sous.Cassat. 1ère chambre 23-11-1962 — *Rev.int.jur.belge* 3è trimestre 1963 pp. 221-231.

Roland and Huybrechts. Maritiem recht (overzicht van rechtspraak 1960-1967). *Tijaschrift voor Privaatrecht*, 1968, pp. 459-522.

————. La limitation de la responsabilité des propriétaires et exploitants de navires conventionels et nucléaires. *Journ. Trib.*, 6 octobre 1963, No. 4417, pp. 541-50; 13 octobre 1963, No. 4418, pp. 561-570.

Van Bladel, Georges. Connaissements et règles de la Haye. Commentaire de la loi du 28 novembre 1928. Bruxelles, Larcier, 1929, 266 p.

Vander Elst. Droit maritime. Faculté d'abandon et limitation de responsabilité. Droit international privé: article 3, par. 1 du Code civil "lex loci delicti commissi" en matière de responsabilité civile—loi du pavillon; applicable à la faculté d'abandon. Concours de créances—avantages de la loi du pavillon—Observations sous Bruxelles 9e chambre 13 avril 1961 — *Journ. Trib*; 4/6/1901, No. 4.323, pp. 387-391.

Van Rijn. La Convention de Bruxelles du 25/8/1924 en matière de connaissement. *Journ. dr. int.*, janv. févr. mars 1964, No. 1, pp. 4-33.

Van Rijn et Heenen. Le droit maritime (examen de jurisprudence 1958-1965). *Revue critique de jurisprudence belge*, 1967 1er trimestre, pp. 85-136.

Simon et Hennebicq. La modification de la convention du 26/8/1924 en matière de connaissement. *Revue internationale de droit comparé*, 1969, pp. 11-65.

————. Les privilèges et hypothèques maritimes et l'inscription des droits relatifs aux navires en construction. *Revue de droit international et de droit comparé*, 1967, pp. 149-174.

Smeestres, Constant et Wintermolen, Gustave. Droit maritime et droit fluvial, 2e éd. Bruxelles, Larcier, 1929-1938, 3 vol.

U.E.P. Bibliographie. Bruxelles, Bibliothèque du Ministère des Affairs économiques, 1952, 12 p.

Wildiers, Pierre. Le connaissement. Anvers, Lloyd anversois, 1959, 182 p.

————. Le contrat d'affrètement maritime. Anvers, Lloyd anversois, 1969, 213 p.

Brésil

Avio Brasil. O Risco no Direito Marítimo (risk in maritime law). Bahia, Empresa Gráfica "Era Nova Ltda.", 1943.

Azevedo Matos. Princípios de Direito Marítimo (principles of maritime law). Editora Ática.

Campos, João Vicente. Da Avaria Particulár no Direito (of particular average in national and international law). Nacional e Internacional, Rio de Janeiro, Edição Revista Forense, 1952.

Costa, José da Silva. Direito Commercial Marítimo, Fluvial e Aéreo (maritime, fluvial and air commercial law). 3a. edição, 2 Tomos. Rio de Janeiro, Livraria Editora Freitas Bastos, 1935.

Ferreira, Waldemar Martins. O Conhecimento de Transporte Ferroviário (receipts in transportation by rail). São Paulo, *Revista dos Tribunais*, 1932.

Loreto Filho, Sergio. O Commercio Marítimo no Direito Internacional Privado (maritime commerce in private international law). Recife, Imprensa Industrial I. Nery de Fonseca, 1919.

Sampaio de Lacerda, José Candido. Natureza e Efeitos do Contrato de Ajuste (nature and effects of a liquidation contract). Rio de Janeiro, Estabel. Graph. Canton and Reile, 1939.

Simas, Hugo. Compêndio de Direito Marítimo Brasileiro (compendium of Brazilian maritime law). São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva and Cia., 1938.

Villasbôas, João. Hipoteca Naval (ship mortgages). Rio de Janeiro, Livraria Editora Freitas Bastos, 1942.

Tavares, J. Edvaldo. Leis Marítimas Remissivas (remissive maritime laws). Frentas Bastos, 1962.

Valle, Numa P. do. Avarias Marítimas (Theoria e Práctica) (maritime receipts; theory and practice). 1a. edição. São Paulo, Casa Duprat., 1921.

Vieira Ferreira, Joaquim Filho. Consolidação das Leis Commerciaes de Direito Privado (com as Convenções de Bruxelas de 1910, 1924 e 1926 sobre abalroamento, assistência marítima e salvados, limitação da responsabilidade dos proprietários de navios, hipoteca e privilégios marítimos e imunidades dos navios do Estado) (consolidation of the commercial laws of private law; with the Conventions of Brussels of 1910, 1924 and 1926 on collisions, maritime assistance and salvage, limits of the responsibility of ship owners, mortgages and maritime privileges and immunities of Government ships). São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva and Cia., 1935.

Italie

Balestra, N. Influenza del charterparty sulla applicabilità della Conv. di Bruxelles in tema di polizza di carico. *Riv.navig.* 1966, 1, 160.

Ballarino, T. Intorno alla legge regolatrice del privilegio del vettore marittimo sulle cose caricate. *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.*, 1966, 773.

Berlingieri, G. La collisione di navi di navigazione interna con particolare riguardo alla legge regolatrice, in *Attl congr.dir.navig.* 1962, 193.

Berlingieri, F. ed altri. La Conferenza di Stoccolma del Comité maritime international, 9-15 giugno 1963.

Berlingieri, G. Insufficienza di imballaggio e mancanza di imballaggio. *Diritto marittimo*, 1963, 347.

Berlingieri, F. Caricazione sopra coperta e deviation, in *Dir. mar.* 1969, 381.

Carbone, S. M. Problemi relativi alla legge regolatrice del transporto marittimo nella giurisprudenza italiana (1959-1965), in *Riv.internaz.priv.proc.*, 1966, 449.

———. Applicabilità nel tempo della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico ed applicabilità dell'art. 1341 cod.civ. cit. ai contrati conclusi all'estero. *Riv.intern.* 1967, 711.

Caramazza, G. Legge regolatrice del compenso in tema di soccorso a nave straniera, in *Diritto negli scambi internazionali*, 1962, 145.

Cassese, A. In tema di legge regolatrice del contratto di trasporto marittimo, in *Riv.internaz.*, 1963, 274.

Clemente, P. La Convenzione di Bruxelles ed il Cogsa degli Stati Uniti d'America, in *Temi genov.* 1961, 449.

Dagna, C. Progetto di conv. unificata per il trasporto passeggieri e bagagli. *Dir.maritt.*, 1969, 178.

Ferrarini, S. Orientamento attuali del diritto marittimo, in *Riv.navig.*, 1962, I, 50.

———. Sulla prorogabilità del termine per l'esercizio dell'azione contro il vettore stabilito dalla Conv. di Bruxelles sulla polizza di carico. *Annali Genova*, 1966, 275.

Gaeta, D. Sull'art. 10 della Convenzione di Bruxelles sulle polizze di carico, in *Riv.nav.* 1962, 2, 88.

Giuliano, M. L'ordinamento internaz. e i fiumi navigabili d'interesse internazionale. In *Revista di diritto internazionale*, 1959, 201.

Graff, P. Le contrat de transport de marchandises en navigation interieure, in *Atti cong.dir.nav.*, 1962, 393.

Iannuzzi, M. Sull'applicabilità della disciplina dei trasporti marittimi ai trasporti internazionali di cose su percorso misto. *Riv.navig.*, 1967, I, 267.

Manca, P. Le regole di Visby. *Dir.maritt.*, 1967, 108.

———. Il protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968 sulla polizza di carico. *Dir.maritt.*, 1968, 51.

Maltese, D. Il progetto di riforma dell'art. X della Convenzione di Bruxelles, in *Dir.maritt.*, 1965, 527.

Matteucci, M. L'unificazione del diritto della navigazione interna e l'apporto dell'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato, in *Atti congr.dir.nav.*, 1962, 183.

Mordiglia, A. Legislazione anti-trust statunitense e trasporti marittimi internazionali, in *Studi Berlingieri dir.maritt.*, 1964 (spec.), 368.

Pece, L. L'incendio a bordo, in *Studi Berlingieri dir.maritt.* (spec.), 402.

Persico, C. Regime probatorio nei pericoli eccettuati secondo la Convenzione di Bruxelles e la responsabilità del settore in caso d'incendio. *Temi genov.*, 1965, 97.

———. Applicabilità della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico e la volontà delle parti contraenti, in *Temi genov.* 1962, 321.

Ricciardelli, G. Sul concetto di "colis" nell'art.4 n.5 della Conv. di Bruxelles del 25.8.1924 sulla polizza di carico. *Giurisprudenza italiana*, 1969, 1, 1, 889.

Righetti, G. Sulla natura del termine estensivo ex art.111 n.6 della Conv. di Bruxelles sulla polizza di carico e sulla sua applicazione. *Dir.maritt.*, 1966, 140.

Saulle, M. R. Sulla legge regolatrice della prova del contratto di trasporto marittimo. *Riv. di dir. internaz.*, 1967, 703.

Spinedi, M. Problemi di diritto internazionale sollevati dal naufragio della "Torrey Canyon". *Riv. di dir. internaz.*, 1967, 653.

Van Rin, J. La Convenzione di Bruxelles del 1924 in *Dir.maritt.* 1964, 165.

Roumanie

Bibicescu, Gheorghe. Transportul maritim. Probleme juridice şi tehnice. (Le transport maritime. Problèmes juridiques et techniques). Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1958, 635 p.

Demetrescu, Paul. Contractul de transport (le contrat de transport), Bucureşti, 1962, 199 p.

Folrescu, Gr. Consecinţele nerespectării normelor de încărcare a vaselor maritime străine la transportul mărfurilor destinate exportului (les conséquences de la non-observation des règles de chargement des bâtiments maritimes étrangers pour le transport des marchandises destinées à l'exportation). "*Arbitrajul de stat*", 1964, nr.5.

Munteanu, Aurel. Consideraţiuni asupra contractului de transport fluvial şi maritim (considérations sur le contrat de transport fluvial et maritime). In "*Arbitrajul de stat*", 1962, nr.5.

Popescu, Stelian. Probleme referitoare la stalii şi contrastalii (problèmes relatifs aux staries et surestaries). In "*Arbitrajul de Stat*", 1956, nr.5.

Stătescu, Constantin. Drept civil. Contratul de transport, drepturile de creaţie intelectuală, successiunile (droit civil, le contrat de transport, les droits de création intellectuelle, les successions). Bucureşti, 1967, 266 p.

Tatomir, N. şi Gh Bibicescu. Asistenţa şi salvarea în dreptul maritim (l'assistance et le sauvetage en droit maritime). In "*Analele ştiinţifice ale Universităţii 'Al.I.Cuza'*"—Iaşi, 1966.

Union des Républiques socialistes soviétiques

(a) *Books*

Александрова К. И. Общая авария и порядок ее оформления. М., 1967.

Alexandrova K. I. General average and procedure of its adjustment, M., 1967.

Аллахвердов М. А., Савичев Г. П. Договоры о перевозках грузов. М., 1967.

Allakhverdov M. A., Sahvichev G. P. Contracts of freight carriage. M., 1967.

Андреев-Голубев Н. И. Внешнеторговые транспортные операции и фрахтование судов. Одесса, 1965.

Andrejev-Gholuhbev N. I. Foreign trade transport operations and chartering of ships. Odessa, 1965.

Волков А. А. Морское право. Под ред. А. К. Жудро. М., 1969.

Volkov A. A. Maritime law. Edited by A. K. Zhudro. M., 1969.

Волынец Ф. С. Вопросы советского транспортного права. М., 1957.

Volinets F. S. Questions of Soviet transport law. M., 1957.

Ворохобский А. Я. Основные обязанности фрахтовщика и фрахтователя по договору морской перевозки. М., 1961.

Vorokhobskiy A. I. Basic obligations of the shipowner and the charterer under the contract of sea carriage. M., 1961.

Вышнепольский С. А., Бурмистров М. М., Забелин В. Г. Фрахтование морских судов. М., 1964.

Vishnepolskiy S. A., Buhrmistrov M. M., Zahbelin V. G. Chartering of sea-going vessels. M., 1964.

Губерман Р. Л. Организация перевозок экспортных и импортных грузов СССР. Под ред. проф. А. Д. Кейлина. М., 1962.

Ghuberman R. L. Organization of transportation of export and import cargoes in the USSR. Edited by professor A. D. Keilin. M., 1962.

Джавад Ю. Х., Жудро А. К., Самойлович П. Д. Морское право. Под ред. А. К. Жудро. М., 1964.

Jahvad I. H., Zhudro A. K., Samoilovich P. D. Maritime law. Edited by A. K. Zhudro. M., 1964.

Жилин И. С. Общая авария и вопросы морского права. М., 1958.

Zhilin I. S. General average and relevant questions of maritime law. M., 1958.

Именитов Г. И. Советское морское и рыболовное право. М., 1951.

Ihmenitov G. I. Soviet maritime and fishing law. M., 1951.

Кейлин А. Д. Транспорт и страхование во внешней торговле. Правовые условия внешнеторговых сделок. М., 1947.

Keilin A. D. Transport and insurance in foreign trade. Legal terms of foreign trade transactions. M., 1947.

Кейлин А. Д. Советское морское право. М., 1954.

Keilin A. D. Soviet maritime law. M., 1954.

Либерман Ф. Я. Особенности рейсового чартера. М., 1961.

Liberman F. I. Particularities of voyage charter-party. M., 1961.

Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961.

Mahkovskiy A. L. Legal regulations of freight carriage by sea. M., 1961.

Мешера В. Ф. Морское право. Общая часть. Выпуск 1. М., 1958. Правовые условия морской перевозки груза. Выпуск 4, Л., 1960. Общие убытки при морской перевозке груза. Выпуск 5, М., 1963. Правовые условия фрахтования судна на время. Выпуск 7. М., «Транспорт», 1964.

Meshera V. F. Maritime law. General part. 1st publication. M., 1958. Legal terms of freight carriage by sea. 4th publication, L., 1960. General average in freight carriage by sea. 5th publication, M., 1963. Legal terms of time charter-parties, 7th publication, M., Transport, 1964.

Оберг Р. Р., Фафурин Н. А. Коммерческая практика заграничного плавания. М., 1967.

Oberg R. R., Fahfuhrin N. A. Commercial practice of overseas navigation. M., 1967.

Самойлович П. Д. Договор морской перевозки по советскому праву. М., 1952.

Samoilovich P. D. Contract of sea carriage under Soviet law. M., 1952.

Самойлович П. Д. Правовое оформление морских перевозок грузов. (Практическое руководство). М., 1954.

Samoilovich P. D. Legal forms of freight carriage by sea (Practical guide). M., 1954.

Смирнов В. Т. Права и обязанности участников договора грузовой перевозки, 1969.

Smirnov V. T. Rights and obligations of the parties to the contract of freight carriage, 1969.

Силинг А. Н. Морское право (Учебник). М., 1964.

Seeling A. N. Maritime law (text-book). M., 1964.

Тарасов М. А. Договор перевозки. Ростов-на-Дону, 1965.

Tahrasov M. A. Contract of carriage. Rostov-on-the-Don, 1965.

Тарасов М. А. Очерки транспортного права. М., 1951.

Tahrasov M. A. Essays on transport law. M., 1951.

Ходунов М. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965.

Khodunov M. E. Legal regulations of transport business, M., 1965.

Шмигельский Г. Л. Морские протесты и судебная практика. М., 1951.

Shmihgelskiy G. L. Sea protests and jurisprudence. M., 1951.

Шмигельский Г. Л. Советское морское право в борьбе за сохранность грузов. М., 1956.

Shmihgelskiy G. L. Soviet maritime law in a drive against loss of or damage to the cargo. M., 1956.

Шмигельский Г. Л., Ясиновский В. А. Основы советского морского права. М., 1959.

Shmihgelskiy G. L., Jasinovskiy V. A. Fundamentals of Soviet maritime law. M., 1959.

Шмигельский Г. Л., Ясиновский В. А. Основы современного морского права. (Учебник). М., 1963.

Shmihkelskiy G. L., Jasinovskiy V. A. Fundamentals of contemporary maritime law (text-book). M., 1963.

(b) *Articles*

Александров-Дольник М. К. Нужен ли в советском морском праве договор чартера. Информационный сборник Центрального научно-исследовательского института морского флота «Морское право и практика» (в дальнейшем — Инф. сб. ЦНИИМФ, № 17 (76), Л., 1960.

Alexandrov-Dohlnik M. K. Is there any need for a contract of charter-party within Soviet maritime law? Collection of information materials, issued by the Central Research Institute of Merchant Marine (TsNIIMF) and entitled: Maritime law and practice (hereinafter called: Info. coll. of TsNIIMF), No. 9(49), L., 1960.

Александрова К. И. Некоторые вопросы исчисления сталийного времени в практике МАК. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 17 (76), 1962.

Alexandrova K. I. Some questions of calculating laytime in the practice of MAC (the Maritime Arbitration Commission). Info. coll. of TsNIIMF, No. 17 (76), 1962.

Александрова К. И. Предоставление и оплата дополнительных приспособлений и сепарационных материалов по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 18 (82), Л., 1962.

Alexandrova K. I. Supply of and payment for additional facilities and separation materials under Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 18 (82), L., 1962.

Александрова К. И. Некоторые вопросы исчисления сталийного времени по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22 (108), 1963.

Alexandrova K. I. Some questions of calculating laytime under Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 22 (108), 1963.

Александрова К. И. О навигационной и коммерческой ошибках по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 23 (110), Л., 1963.

Alexandrova K. I. On navigation and commercial errors under Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 23 (110), L., 1963.

Александрова К. И. Некоторые вопросы оформления общей аварии. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28 (144), М.-Л., 1965.

Alexandrova K. I. Some questions of general average statements. Info. coll. of TsNIIMF, No. 28 (144), M.-L., 1965.

Александрова К. И. Практика Бюро диспашеров при Всесоюзной торговой палате по распределению общей аварии. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 29 (149), 1965.

Alexandrova K. I. Practice of the Bureau of Average Adjusters at the USSR Chamber of Commerce. Info. coll. of TsNIIMF, No. 29 (149), 1965.

Александрова К. И. Вопросы фрактования судов в таймчартер. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 30 (150), Л. 1965.

Alexandrova K. I. Questions of time-chartering of vessels. Info. coll. of TsNIIMF, No. 30 (150), L., 1965.

Александрова К. И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (литерные правила). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 35 (183), М., 1967.

Alexandrova K. I. Practice of application of York-Antwerp Rules of 1950 (lettered Rules). Info. coll. of TsNIIMF, No. 35(183), M., 1967.

Александрова К. И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (Правила I-X). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 36 (187), 1967.

Alexandrova K. I. Practice of application of York-Antwerp Rules of 1950 (Rules I-X). Info. coll. of TsNIIMF, No. 36(187), 1967.

Александрова К. И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (Правила XI-XXII). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 37 (192), М., 1968.

Alexandrova K. I. Practice of application of York-Antwerp Rules of 1950 (Rules XI-XXII). Info. coll. of TsNIIMF, No. 37(192), M., 1968.

Александрова К. И. Правовое регулирование фрахтования судов на время в КТМ Союза ССР. Труды ЦНИИМФ, вып. 135, 1970.

Alexandrova K. I. Legal aspects of time-chartering of vessels under the USSR Code of Merchant Navigation. Transactions of TsNIIMF, 135th publication, 1970.

Брухис Г. Е., Зорин А. Создать новую проформу советского коносамента, *«Морской флот»*, 1970, № 3.

Brukhis G. E., Zorin A. Towards the establishment of a new pro forma for the Soviet bill of lading, Merchant Marine, 1970, No. 3.

Брухис Г. Е. Об ответственности сторон по договору перевозки грузов на линейных судах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 17(76), Л., 1962.

Brukhis G. E. On responsibility of the parties to the contract of carriage of goods on liner vessels. Info. coll. of TsNIIMF, No. 17(76), L., 1962.

Брухис Г. Е. О включении в сталийное время воскресных и праздничных дней. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 20 (97), 1963.

Brukhis G. E. On the inclusion of Sundays and holidays into the lay time. Info. coll. of TsNIIMF, No. 20(97), 1963.

Бурса Н. П. Морские споры в арбитражной практике. Инф. об. ЦНИИМФ, № 19(86), 1962.

Buhrsa N. P. Maritime disputes in arbitration practice. Info. coll. of TsNIIMF, No. 19(86), 1962.

Васильев А. Договор фрахтования судов на время во взаимоотношениях пароходств ММФ. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 43(232), 1969.

Vasiliev A. Time charter-parties within relationships of steamship lines of the Ministry of Merchant Marine. Info. coll. of TsNIIMF, No. 43(232), 1969.

Волков Я. П. Ответственность экспедитора при морской перевозке грузов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 12(58), Л., 1961.

Volkov Y. P. Responsibility of the forwarding agent in freight carriage by sea. Info. coll. of TsNIIMF, No. 12(58), L., 1961.

Ворохобский А. Я. Ограничение ответственности судовладельца за причинение вреда. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3(29), 1958.

Vorohobskiy A. Y. Limitation of the shipowners' responsibility for damage. Info. coll. of TsNIIMF, No. 3(29), 1958.

Ворохобский А. Я. Различия в размере ответственности морского перевозчика. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28(144), М.-Л., 1965.

Vorohobskiy A. Y. Differences in the limits of responsibility of the sea carrier. Info. coll. of TsNIIMF, No. 28(144), M.-L., 1965.

Ворохобский А. Я., Егоров К. Ф. Соотношение между договором перевозки и договором фрахтования. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 29(149), Л., 1965.

Vorohobskiy A. Y., Jegorov K. F. Correlation between the contract of carriage and contract of chartering. Info. coll. of TsNIIMF, No. 29(149), L., 1965.

Ворохобский А. Я. Предложения по пересмотру общей аварии. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 47(255), 1970.

Vorohobskiy A. Y. Proposals on revision of general average. Info. coll. of TsNIIMF, No. 47(255), 1970.

Гендзехадзе Е. Н. Деятельность Морской арбитражной комиссии по разрешению споров, связанных с морским страхованием. *«Вестник Московского университета»*. Серия 10. Право. № 4, 1962.

Gendzehadze E. N. The activities of the Martime Arbitration Commission on settlement of disputes connected with marine insurance. Herald of the Moscow University. 10th Series. Law. No. 4, 1962.

Гроссгольм М. А. О некоторых случаях захода судна в порт-убежище. «Торговое мореплавание и морское право. Сб. статей и материалов, № 2, М., 1964.

Grossgolm M. A. On some cases of ship's entry into the port of refuge. Merchant navigation and maritime law. Coll. of articles and materials, No. 2, M., 1964.

Гроссгольм М. А. Случаи общей аварии при случайной посадке судна на мель на внутренних рейдах, реках и каналах. В кн.: Торговое мореплавание и морское право. Сб. статей и материалов (Секция торгового мореплавания и морского права Всесоюзной торговой палаты). Выпуск 3, М., 1965.

Grossgolm M. A. General average in cases of accidental grounding of ships at inner roads, rivers and canals. Merchant navigation and maritime law. Coll. of articles and materials (Section of Merchant Navigation and Maritime Law of the USSR Chamber of Commerce), No. 3, M., 1965.

Гуреев С. А. Коллизионные начала Кодекса торгового мореплавания СССР. *«Советское государство и право»*, № 12, 1969.

Guhrejev S. A. Conflict of laws principles of the USSR Code of Merchant Navigation. Soviet State and Law, No. 12, 1969.

Джавад Ю. Сотрудничество социалистических стран в области морского транспорта, *«Внешняя торговля»*, № 6, 1962.

Djahvad Y. Co-operation of socialist countries in the field of sea transport, Foreign Trade, No. 6, 1962.

Егоров Л. М. Правовое регулирование отношений по перевозке (по проекту нового ГК РСФСР). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 9(49), Л., 1960.

Jegorov L. M. Legal regulations of relations relevant to carriage (according to the Draft Civil Code of RSFSR). Info. coll. of TsNIIMF, No. 9(49), L., 1960.

Егоров Л. М. О недостатках правового регулирования перевозки лесных грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 11(56), Л., 1960.

Jegorov L. M. On shortcomings of the legal regulations of timber carriage in a direct combined railway-water traffic. Info. coll. of TsNIIMF, No. 11(56), L., 1960.

Егоров Л. М. Акты, претензии и иски (проектируемая глава нового КТМ). Инф. сб. ЦНИИМФ, вып. 46, Л., 1960.

Jegorov L. M. Certificates, claims and actions (the proposed chapter of a new USSR Code of Merchant Navigation). Info. coll. of TsNIIMF, 46th publication. L., 1960.

Егоров Л. М. О претензиях и исках к органам морского транспорта. *«Морской флот»*, № 5, 1960.

Jegorov L. M. On claims and actions against sea transport managing bodies. Merchant Marine, No. 5, 1960.

Егоров Л. М. Об аресте судов в обеспечение имущественных требований заинтересованных лиц. Инф. сб. ЦНИИМФ № 20(97), 1963.

Jegorov L. M. On arrests of vessels as security for property claims of the persons concerned. Info. coll. of TSNIIMF, No. 20(97), 1963.

Егоров Л. М. Разграничение ответственности пароходства и железных дорог за несохранность грузов, перевозимых в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 21(100), Л., 1963.

Jegorov L. M. Demarcation of responsibility of steam-ship lines and railways for loss of or damage to cargo, carried in direct combined rail-water traffic. Info. coll. of TsNIIMF, No. 21(100), L., 1963.

Егоров Л. М. О навигационной и коммерческой ошибках по иностранному праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 23(110), 1963.

Jegorov L. M. On navigation and commercial errors under foreign laws. Info. coll. of TsNIIMF, No. 23(110), 1963.

Егоров Л. М. Толкование в судебной практике понятия «умеренный ход», (правило 16а ППСС). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 30(150), Л., 1965.

Jegorov L. M. Interpreting the concept of "Moderate speed" in judicial practice (Rule 16a of the Rules for Prevention of Collision of ships). Info. coll. of TsNIIMF, No. 30(150), L. 1965.

Егоров К. Ф. Коллизионные нормы морского права. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3(29), Л., 1958.

Jegorov K. F. Conflict of laws rules in maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 3(29). L., 1958.

Егоров К. Ф. Правовые последствия отклонения судна от намеченного пути. Инф сб. ЦНИИМФ, № 4(34), Л., 1958.

Jegorov K. F. Legal consequences of ship's deviation from the assigned route. Info. coll. of TsNIIMF, No. 4(34), L., 1958.

Егоров К. Ф. Развитие функций внешнеторгового коносамента. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22(108), Л., 1963.

Jegorov K. F. Development of functions of the bill of lading in international trade. Info. coll. of TsNIIMF, No. 22(108), L., 1963.

Егоров К. Ф. Некоторые вопросы применения международной Брюссельской конвенции о коносаментах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 26(130), М.-Л., 1964.

Jegorov K. F. Some questions of application of the international Brussels Convention on the Bills of Lading. Info. coll. of TsNIIMF, No. 26(130), Moscow-Leningrad, 1964.

Егоров К. Ф. Роль коносамента в аккредитивной форме расчетов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 30(150), М.-Л., 1965.

Jegorov K. F. The role of the bill of lading in the letter of credit form of settlement. Info. coll. of TsNIIMF, No. 30(150), M.-L., 1965.

Егоров К. Ф. Структура и содержание иностранных коносаментов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28(144), 1965.

Jegorov K. F. Structure and content of foreign bills of lading. Info. coll. of TsNIIMF, No. 28(144), 1965.

Егоров К. Ф. Правовые основания внесения в коносамент оговорок по количеству перевозимого груза. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 32(161), М.-Л., 1966.

Jegorov K. F. Legal basis for inserting into the bill of lading various reservations with regard to quantity of the goods carried. Info. coll. of TsNIIMF, No. 32(161), M.-L., 1966.

Егоров К. Ф. Об обязанности перевозчика проявить должную заботливость в обеспечении мореходного состояния судов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 35(183), М., 1967.

Jegorov K. F. On the carrier's obligation to exercise due diligence with regard to seaworthiness of vessels. Info. coll. of TsNIIMF, No. 35(183), M., 1967.

Егоров К. Ф. Дата коносамента и правовые последствия неправильного датирования. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 36(187), 1967.

Jegorov K. F. The date of the bill of lading and legal consequences of wrong dating. Info. coll. of TsNIIMF, No. 36(187), 1967.

Егоров К. Ф. Вопросы мореходности судна в иностранном морском праве. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 38(200), М., 1968.

Jegorov K. F. Questions of the ship's seaworthiness in foreign maritime laws. Info. coll. of TsNIIMF, No. 38(200), M., 1968.

Егоров К. Ф. Некоторые вопросы ответственности сторон при фрахтовании судна в тайм-чартер и на рейс по советскому морскому праву. Труды ЦНИИМФ, вып. 108, 1969.

Jegorov K. F. Some questions of parties' responsibility under time-charter and voyage charter under the Soviet maritime law. Transactions of TsNIIMF, 108th public., 1969.

Егоров К. Ф. Фрахтование судна на длительный срок и правовое обеспечение морского кредита в капиталистических странах. Труды ЦНИИМФ, вып. 108, 1969.

Jegorov K. F. Chartering a vessel for a long period and legal protection of maritime credits in capitalist countries. Transactions of TsNIIMF, 108th public., 1969.

Егоров К. Ф. Правовые условия международных коносаментных перевозок. Инф. бюллетень СЭВ, 1970, № 6.

Jegorov K. F. Legal terms of the international bill of lading carriage. Info. bulletin of the CMEA, 1970, No. 6.

Егоров К. Ф. Коносаментная оговорка «об установлении (идентификации) перевозчика». Инф. сб. ЦНИИМФ, № 47(255), 1970.

Jegorov K. F. Bill of lading clause on "identification of the carrier". Info. coll. of TsNIIMF, No. 47(255), 1970.

Егоров К. Ф. Понятие «судовладелец» в иностранном морском праве. Труды ЦНИИМФ, вып. 135, 1970.

Jegorov K. F. The concept of "shipowners" in foreign maritime laws. Transactions of TsNIIMF, 135th public., 1970.

Егоров К. Ф. Некоторые вопросы правового регулирования фрахтования морских судов и перевозки грузов. Труды ЦНИИМФ, вып. 135, 1970.

Jegorov K. F. Some questions of legal regulations of chartering sea-going vessels and cargo carriage. Transactions of TsNIIMF, 135th publ. 1970.

Жилин И. С. Договор страхования во внешней торговле. В кн.: Правовое регулирование внешней торговли СССР. Общ. ред. Д. М. Генкина, М., 1961.

Zhilin I. S. The insurance contract in foreign trade. *In* Legal regulations of the USSR foreign trade. Edited by D. M. Ghenkin, M., 1961.

Жилин И. С. К вопросу кодификации советского морского права. Инф сб. ЦНИИМФ, № 4(34), Л., 1958.

Zhilin I. S. On the question of codification of the Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 4(34), L., 1958.

Жудро А. К. О судебной практике по делам о несохранности тарных грузов, перевозимых по весу отправителя. «*Морской флот*», № 6, 1955.

Zhudro A. K. Review of judicial practice on claims for a loss of or damage to tared cargoes carried according to consigner's weight. Merchant Marine, No. 6, 1955.

Жудро А. К. Новое международно-правовое регулирование коносаментных перевозок грузов. Инф. бюллетень СЭВ, № 5, 1969.

Zhudro A. K. New international regulations of the bill of lading carriage. Info. bulletin of the CMEA, No. 5, 1969.

Забелин В. Договоры морской перевозки СЭВ. «*Внешняя торговля*», № 3, 1970.

Zahbelin V. The CMEA contracts of sea carriage. Foreign Trade, No. 3, 1970.

Забелин В. Фрахтовая ставка — концентрированное выражение условий чартера. Инф. бюллетень СЭВ, № 6, 1966.

Zahbelin V. Freight rate—a concentrated manifestation of charter terms. Info. bulletin of the CMEA, No. 6, 1966.

Зилитинкевич Е. Я., Фаддеева Т. А. КТМ Союза ССР о навигационной ошибке как основании освобождения перевозчика от ответственности. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 44(235), 1969.

Zilitinkevich E. J., Faddejeva T. A. The USSR Code of Merchant Navigation on the navigational error as a ground for carrier's relief. Info. coll. of TsNIIMF, No. 44(235), 1969.

Зиновьев П. С. Некоторые вопросы оформления документов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 1(11), Л., 1957.

Zihnovjev P. S. Some questions of documentation in a direct combined rail-water traffic. Info. coll. of TsNIIMF, No. 1(11), 1957.

Зорин А. С. Об особенности договора морской перевозки. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 47(255), 1970.

Zorin A. S. On specific features of the contract of sea carriage. Info. coll. of TsNIIMF, No. 47(255), 1970.

Иванов Г. Г. О характере и содержании транспортно-экспедиторского договора. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22(108), Л., 1963.

Ivanov G. G. On the nature and content of the contract of forwarding services. Info. coll. of TsNIIMF, No. 22(108), L., 1963.

Кейлин А. Д. Вопросы фрахтования тоннажа при внешнеторговых сделках. *«Внешняя торговля»*, № 2, 1958.

Keilin A. D. Questions of chartering vessels in foreign trade. Foreign Trade, No. 2, 1958.

Кейлин А. Д. Вопросы морского страхования во внешней торговле. *«Внешняя торговля»*, № 6, 1958.

Keilin A. D. Questions of cargo insurance in foreign trade. Foreign Trade, No. 6, 1958.

Кейлин А. Д. Основные вопросы практики Морской арбитражной комиссии в 1963 г. «Торговое мореплавание и морское право. Сб. статей и материалов». Вып. 2, М., 1964.

Keilin A. D. Digest of basic practices of the Maritime Arbitration Commission in 1963. Merchant navigation and maritime law. Coll. of articles and materials. 2nd public., M., 1964.

Кейлин А. Д. Вопросы морского права в практике Морской арбитражной комиссии в 1967 г. по делам с участием организаций социалистических стран. Инф. бюллетень СЭВ, № 3, 1968.

Keilin A. D. Questions of maritime law in the practice of the Maritime Arbitration Commission in 1967 involving organizations of the socialist countries. Info. bulletin of the CMEA, No. 3, 1968.

Колодкин А. Л. Основные вопросы права социалистической собственности на морские суда в СССР. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 12(58), 1961.

Kolodkin A. L. Basic questions of the socialist ownership of sea-going vessels in the USSR. Info. coll. of TsNIIMF, No. 12(58), 1961.

Кордон А. Об ответственности сторон за невыполнение плана и договора морской перевозки. *«Морской флот»*, 1962, № 9.

Kordon A. On responsibility of the parties for non-performance of the plan and contract of sea carriage. Merchant Marine, 1962, No. 9.

Кравцов А. К. К вопросу о кодификации советского морского права. *«Морской флот»*, 1962, № 8.

Kravtsov A. K. On the question of codification of the Soviet maritime law. Merchant Marine, No. 8, 1962.

Кравцов А. К. Исчисление сталийного времени при погрузке-разгрузке советских судов в иностранных портах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 20(97), 1963.

Kravtsov A. K. Calculation of laytime incidental to handling operations on Soviet ships at foreign ports. Info. coll. of TsNIIMF, No. 20(97), 1963.

Косицын Ю., Будкина Л. Рассмотрение в судах споров, вытекающих из международных перевозок. *«Советская юстиция»*, 1961, № 2.

Kohsitsin J., Buhdkin L. Court proceedings on disputes arising from international carriage. Soviet Justice, 1961, No. 2.

Лебедев С. Н. Расчет сталийного времени. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 10(55), Л., 1960.

Lebedev S. N. Calculation of laytime. Info. coll. of TsNIIMF, No. 10(55), L., 1960.

Лебедев С. Н. Канцелирование чартера. Торговое мореплавание и морское право. Сборник статей и материалов, № 3, М., 1965.

Lebedev S. N. Cancellation of the charter-party. Merchant navigation and maritime law. Collection of articles and materials, No. 3, M., 1965.

Лебедев С. Н. Из практики Морской арбитражной комиссии 1968-1969 гг. *Инф. бюллетень СЭВ*, № 9(75), 1970.

Lebedev S. N. Digest of practice of the Maritime Arbitration Commission in 1968-1969. Info. bulletin of the CMEA, No. 9(75), 1970.

Лебедев С. Н. Договор страхования. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., ИМО, 1970.

Lebedev S. N. The contract of insurance. *In* Export-import operations. Legal regulations. M., 1970.

Магазинер Я. М. Условия платежа фрахта. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3(29), 1958.

Magaziner J. M. Terms of freight payment. Info. coll. of TsNIIMF, No. 3(29), 1958.

Маковский А. Л. Правовое значение акта учета стояночного времени. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22(23), 1958.

Makovskij A. L. Legal impact of the time-sheet. Info. coll. of TsNIIMF, No. 22(23), 1958.

Маковский А. Л. Ответственность перевозчика за несохранность груза по советскому морскому праву. «Ученые записки». (Всесоюзный институт юридических наук), 1958, вып. 8.

Makovskij A. L. Responsibility of the carrier for a loss of or damage to the cargo "under the Soviet maritime law". Transactions. (All-Union Institute of Legal Sciences), 1958, 8th public.

Маковский А. Л. О роли договора при морских перевозках грузов на советских судах. *«Правоведение»*, 1959, № 4.

Makovskij A. L. On the role of the contract in cases of sea carriage by Soviet vessels. Legal Science, 1959, No. 4.

Маковский А. Л. Об унификации норм морского права. В кн.: Проблемы международного частного права. Под. ред. Лунца Л. А., М., 1960.

Makovskij A. L. On unification of the rules of maritime law. *In* Problems of private international law. Edited by L. A. Lunts, M., 1960.

Максимаджи М. И. О гарантийных письмах, выданных под чистый коносамент. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3(29), Л., 1958.

Maximadgie M. I. On letters of guarantee issued against a clean bill of lading. Info. coll. of TsNIIMF, No. 3(29), L., 1958.

Максимаджи М. И. Новый Кодекс торгового мореплавания. *«Рыбное хозяйство»*, 1969, № 11.

Maximadgie M. I. The new Code of Merchant Navigation. Fishery, 1969, No. 11.

Мешера В. Ф. К вопросу об унификации морского и речного права. «Сборник трудов» (Ленинградское бассейновое правление научно-технического общества водного транспорта «ЛОНТОВТ»), вып. 3, 1956.

Meshera V. F. On the question of unification of maritime and river laws. Transactions. (Branch administration of scientific and technical society of water transport, Leningrad area waterway network, "LONTOVT"), 3rd publication, 1956.

Мешера В. Ф. Правовые условия морской перевозки грузов. В кн.: Драбкин Я. М. Перевозки грузов морем. М., 1962.

Meshera V. F. Legal aspects of sea freight carriage. *In* Drabkin J. M.: Cargo carriage by sea, M., 1962.

Мусин В. А. Новые гражданские кодексы союзных республик и вопросы советского морского права. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28(144), 1965.

Muhsin V. A. The new civil codes of the Union republics and some questions of the Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 28(144), 1965.

Мусин В. А., Фаддеева Т. А. Правоотношения перевозчика, грузовладельца и страховщика в процессе перевозки и страхования грузов в линейном судоходстве. Труды ЦНИИМФ, вып. 108, 1969.

Muhsin V. A. Faddejeva T. A. Relations of the carrier, cargo-owner and insurer in the course of carriage and insurance of cargo in liner shipping. Transactions of TsNIIMF, 108th public., 1969.

Мусин В. А. Ответственность морского перевозчика перед страховщиком. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 29(149), М.-Л., 1965.

Muhsin V. A. Responsibility of the sea carrier to insurer. Info. coll. of TsNIIMF, No. 29(149), Moscow-Leningrad, 1965.

Оберг Р. Р. О некоторых различиях между главой VII кодекса торгового мореправания СССР и Йорк-Антверпенскими правилами. Инф сб. ЦНИИМФ, № 30, М.-Л., 1965.

Oberg R. R. On some differences between chapter VII of the USSR Code of Merchant Navigation and York-Antwerp Rules. Info. coll. of TsNIIMF, No. 30, M.-L., 1965.

Оберг Р. Р. Распределение общей аварии при вине одного из участников морской перевозки (из практики Бюро диспашеров), Инф. сб. ЦНИИМФ, № 24(118), Л., 1964.

Oberg R. R. Distribution of general average incurred through fault of one of the parties to sea carriage (Digest of practice of the Bureau of Average Adjusters). Info. coll. of TsNIIMF, No. 24(118), L., 1964.

Оберг Р. Р. Распределение убытков по общей аварии при вине участников морской перевозки. Торговое мореплавание и морское право. Сборник статей и материалов, № 1, М., 1963.

Oberg R. R. Distribution of general average incurred through fault of the parties to sea carriage. Merchant navigation and maritime law. Collection of articles and materials, No. 1, M., 1963.

Оберг Р. Р. О подсудности споров по диспашам. (Из практики бюро диспашеров при Всесоюзной торговой палате). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 5(38), 1959.

Oberg R. R. On the jurisdiction of disputes with regard to general average statements (Digest of practice of the Bureau of Average Adjusters at the USSR Chamber of Commerce). Info. coll. of TsNIIMF, No. 5(38), 1959.

Падорин Л. Пересмотреть форму коносамента. *«Морской флот»*, № 7, 1963.

Padorin L. The form of the bill of lading should be revised Merchant Marine, No. 7, 1963.

Петров М. Морская перевозка грузов по сквозному коносаменту. *«Внешняя торговля»*, № 2, 1957.

Petrov M. Sea freight carriage on the through bill of lading. Foreign Trade, No. 2, 1957.

Рябова Е. Доказательственное значение морского протеста. *«Морской флот»*, № 11, 1970.

Riabova E. The evidential value of the captain's protest. Merchant Marine, No. 11, 1970.

Рябинский Б. О правовом регулировании грузовых перевозок. *«Советская юстиция»*, № 18, 1962.

Riabinskij B. On legal regulations of freight carriage. Soviet Justice, No. 18, 1962.

Рябинский Б. Договор морской перевозки грузов. *«Советское право»*. Киев, 1962, № 3.

Riabinskij B. The contract of freight carriage by sea. Soviet Law, Kiev, 1962, No. 3.

Репкин Б. Н. Некоторые коммерческие и правовые вопросы перевозок фруктов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 27(135), 1964.

Repkin B. N. Some commercial and legal questions of fruit carriage. Info. coll. of TsNIIMF, No. 27(135), 1964.

Рамзайцев Д. Ф. Из практики внешнеторговых морских перевозок *«Внешняя торговля»*, № 6, 1959.

Ramzaitsev D. F. Digest of practice of sea carriage in foreign trade. Foreign Trade, No. 6, 1959.

Райхер В. К. Регулирование морских грузовых перевозок в советском законодательстве. *«Советское государство и право»*, № 11, 1965.

Reiher V. K. Regulations of freight carriage by sea under the Soviet law. Soviet State and Law, No. 11, 1965.

Савельев А. А. Некоторые вопросы применения типовых чартеров в международном торговом мореплавании. В кн.: *Советский ежегодник международного права*. М., 1966-1967.

Sahveljev A. A. Some questions of the use of standard charter-parties in international merchant navigation. *In* Soviet yearbook of international law. M., 1966-1967.

Савельев А. А., Лебедев С. Н., Фомичев Ю. Н. Суэцкий кризис и договоры морской перевозки. *«Советское государство и право»*, № 3, 1969.

Sahveljev A. A., Lebedev S. N., Fomichiov J. N. The Suez crisis and contracts of sea carriage. Soviet State and Law, No. 3, 1969.

Самойлович П. Советское морское законодательство об общей аварии. *«Морской флот»*, № 2, 1952.

Samoilovich P. Soviet maritime legislation on general average. Merchant Marine, No. 2, 1952.

Сергеев Ю. Координация фрахтования. *«Внешняя торговля»*, № 12, 1966.

Sergejev J. Co-ordination of chartering. Foreign Trade, No. 12, 1966.

Смирнов В. Т., Фаддеева Т. А. Требования, предъявляемые к мореходности судна по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 35(183), М., 1967.

Smirnov V. T., Faddejeva T. A. Requirements on seaworthiness of ships under the Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 35(183), M., 1967.

Старостин А. Некоторые вопросы применения сроков исковой давности. *«Морской флот»*, № 5, 1967.

Starostin A. Some questions of the application of limitation of action. Merchant Marine, No. 5, 1967.

Тарасов М. А. Роль чартера в морской перевозке грузов. «Ученые записки». (Ростовский-на-Дону государственный университет), т. 68, 1957, вып. 4.

Tarasov M. A. The role of the charter-party in freight carriage by sea. Transactions of the State University of the city of Rostov-on-the-Don, vol. 68, 1957, 4th publication.

Фаддеева Т. А. Морские перевозки тарных грузов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 32(161), М.-Л., 1966.

Faddejeva T. A. Sea carriage of tared cargoes. Info. coll. of TsNIIMF, No. 32(161), Moscow-Leningrad, 1966.

Фаддеева Т. А. Прием и сдача импортных грузов на железнодорожных станциях и в морских портах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 33(171), 1967.

Faddejeva T. A. Receiving and delivering of import cargoes at railway stations and sea ports. Info. coll. of TsNIIMF, No. 33(171), 1967.

Фафурин Н. Исчисление стояночного времени судна при перевозках внешнеторговых грузов. «*Морской флот*», № 7, 1956.

Fahfuhrin N. Calculation of lay-time in cases of carriage of foreign trade cargoes. Merchant Marine, No. 7, 1956.

Ходунов М. Е. Правовое регулирование перевозок прямого сообщения с участием разных видов транспорта. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 23(110), 1963.

Khodunov M. E. Legal regulations of direct carriage involving different types of transport. Info. coll. of TsNIIMF, No. 23(110), 1963.

Шмигельский Г. Л. Ответственность соперевозчиков в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 5(38), Л., 1959.

Shmigelskij G. L. Responsibility of different carriers in a direct combined rail-water traffic. Info. coll. of TsNIIMF, No. 5(38), L., 1959.

V. — Questions générales

Australie

Castles, A. Legal status of resolutions of international organizations—with special reference to the United Nations Australasian Pol. Studies Assoc. Ann. Conf.

Cowen, Z. The legal aspects of trade. *Hemisphere*, vol. 10, September 1966, p. 34.

Gifford, J. K. with Wood J. V. and A. J. Reitsma. Australian Banking, 1960, 4th ed. University of Queensland, Brisbane.

Law Council. International Trade and Investment Law Seminar. 1969 *Newsletter*, vol. 4, No. 5, p. 23.

Lawson, Richard. An analysis of the concept of available market. *Australian Law Journal*, vol. 43, February and March 1969, pages 52 to 64 and 106 to 114.

Malcolm, D. K. The Asian Development Bank and a Lawasia Project. 1969 *Australian Law Journal*, vol. 43, p. 231.

Marks, B. Choice of law and conflict avoidance in Australian/Japanese Transactions. 1970 *Australian Law Journal*, vol. 44, pages 528 to 541 and 588 to 601.

———. The legal environment of Australian-Japanese trade. 1967 *Australian Yearbook of International Law*, p. 36.

Mayman, G. L. Australian Commercial Law and Principles. 9th ed. by T. F. Hachett. Melbourne, Pitman, 1961.

Nygh, P. E. Conflict of Laws in Australia. 2nd ed. 1971.

O'Connell, D. P. (ed.). International Law in Australia. Sydney Law Book Co., 1965.

Ryan, Professor K. W. International business and the law. *University of Queensland Law Journal*, 1970 vol. 7, pp. 3-22.

Starke, J. G. Current activities of the International Institute for the Unification of Private Law: Rome (UNIDROIT) February 1966. *Australian Law Journal*, vol. 39, pages 348-349.

———. The effect on Australian law of admission of the United Kingdom to the European Common Market. June 1963. *Australian Law Journal*, vol. 37, p. 49.

———. (ed.) *The Protection and Encouragement of Private Foreign Investment*. Sydney, Butterworths, 1966.

Surrey, Walter S. International Trade and Investment Law. Law Council of Australia, 1969.

Sydney University Committee for Post-Graduate Studies. Some Aspects of the Law Relating to Export Transactions. 2 vols., 1964.

Trade Committee. 1965 *Newsletter*, vol. 1, No. 3, p. 6.

Brésil

Álvares, Walter T. Direito Comercial (commercial law). 2 vols., 1a. edição. Sugestões Literarias S.A., 1969.

Aroucha, Manuel. Economia Política e Direito Comercial (political economy and commercial law), Julho Recife, 1943.

Ascarelli, Tullio. Ensaios e Pareceres (essays and legal opinions). São Paulo, Saraiva and Cia., 1952.

Borges, João Eunápio. Curso de Direito Comercial Terrestre (course of commercial land law). 4a. edição. Rio Forense, 1969.

Cardoso, Graccho. Código Comercial Brasileiro (Anotações sobre Doutrina — Legislação e Jurisprudência, atualizadas de acordo com o Código Civil) (Brazilian Trade Code. Annotations on doctrine — legislation and jurisprudence, brought up to date in accordance with the Civil Code). Rio de Janeiro, F. Briguiet and Cia. Editores, 1930.

Campos, Francisco. Direito Comercial (commercial law). Rio de Janeiro, São Paulo, Freitas Bastos, 1957.

Carvalho de Mendonça, J. X. Tratado de Direito Comercial Brasileiro (treatise on Brazilian trade law). 8 volumes e Indice Geral. 2a. edição. Rio de Janeiro, Livraria Freitas Bastos, 1933/1935.

Faria, Bento de. Código Commercial Brasileiro Annotado (annotated Brazilian commercial code). 3a. edição, 1920.

———. Direito Comercial (trade law). 4 volumes (8 partes). A. Coelho Branco Filho, 1947.

Ferreira, Waldemar Martins. Curso de Direito Comercial (course of trade law). 2 volumes. São Paulo, Salles Oliveira, Rocha and Cia. Typographia Siqueira, 1927.

———. Instituições de Direito Comercial (institutions of trade law). 4 volumes (5 tomos). Freitas Bastos.

Ferreira, Waldemar Martins. Tratado de Direito Comercial (treatise on trade law). 15 volumes. São Paulo, Edição Saraiva and Cia., 1960/1966.

———. Tratado de Direito Mercantil Brasileiro (treatise on brazilian mercantile law). 2 volumes. Freitas Bastos.

Lopes Pontes, Aloysio. Código Comercial e Leis Posteriores em Vigor (the commercial code and subsequent laws enacted). 2 volumes, com Suplemento. 1a. edição. Rio de Janeiro, Editora Nacional de Direito Ltda., 1945/1951.

Marcondes, Sylvio. Problemas de Direito Mercantil (problems of mercantile law). São Paulo, Max Limonad, 1970.

Martins, Fran. Contratos e Obrigações Comerciais (contracts and commercial obligations). Rio, São Paulo, Forense, 1969.

———. Curso de Direito Comercial (course of commercial law). 3a. edição revista e atualizada. Rio, Forense, 1967.

Plácido e Silva. Noções Práticas de Direito Comercial (practical notions on commercial law). 7a. edição. Curitiba, Rio, São Paulo, Editora Guaíra, S/Data.

Pontes de Miranda, Francisco Cavalcanti. Tratado de Direito Privado (treatise on private law). 60 Tomos. 1a. edição. Rio de Janeiro, Editor Borsoi, 1954/1969.

Russel, Alfredo. Curso de Direito Comercial Brasileiro (course of brazilian trade law). 5 volumes. 2a edição. Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1928/1934.

Souza Júnior, João Novaes de Faro, Arnaldo da Costa. Legislação Comercial Vigente (commercial legislation now in force). Rio de Janeiro, Setembro, 1938.

Teixeira de Freitas. Additamentos ao Código do Commercio (Supplements to the trade code). (Legislação—Doutrina—Jurisprudência) (législation—doctrine—jurisprudence). 2 volumes (3 partes). 1a. edição. Rio de Janeiro, Typographia Perseverança, 1878/1879.

Vampré, Spencer. Tratado Elementar de Direito Commercial (elementary treatise on commercial law). 3 volumes. 1a. edição. F. Briguiet and Cia., 1921/1922.

Vieira Ferreira, Joaquim Filho. Consolidação das Leis Commerciaes de Direito Privado (consolidation of the commercial laws of private law). São Paulo, Livraria Acadêmica—Saraiva and Cia., 1935.

Chili

Diego Guzman Latorre. Elementos de Derecho Internacional Privado. Santiago de Chile, Editorial Jurídica, 1968.

Ruben Oyarzun G. Asistencia Técnica, integración y desarrollo. Santiago de Chile. *Revista de Derecho Económico* No. 11 y 12, 1965.

La asistencia económico-financiera y técnica. Santiago de Chile. *Revista de Derecho Económico* No. 16 y 17, 1966.

Juan Luis Sanfuentes. El representante de comercio en el mercado común europeo. Estudio jurídico-económico. Santiago de Chile. *Revista de Derecho Económico* No. 11 y 12, 1965.

B. — Bibliographie relative à la CNUDCI et à ses travaux *

1. *Questions générales*

Andreani, L. Revision of the Hague Rules, activities of UNCTAD and UNCITRAL and the developing countries. in: Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading (Genoa, Italy, 1974), p. 11-67

Barrett, J. C. International Unification of Private Law—Current activities. 6 *International Lawyer*, 675 (1972)

Berichte: Vereinte Nationen Vereinheitlichung des Internationalen Handelsrechtes: Bei der Sechsten Tagung Von UNCITRAL (1973) Erzielte Fortschritte. *Zeitschrift Für Rechtsvergleichung*, 14 Jahrgang, Heft 4, 1973, p. 291-295

Carey, J., Report of the Committee on Publications of the Department of State and the United Nations. Appendix to the Proceedings of the American Society of International Law (September 1972)

Chang, Y. T. Unification and Harmonization of the Law of International Trade. *Chung Kuo Kuo Chi Fa Hsueh Hui*, No. 8/9, p. 121-128 (1971/1972).

David, R. Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. 16 *Annuaire français de droit international* 453-474 (1970).

Gondra Romero, J. M. La moderna "Lex mercatoria" y la unificación del Comercio Internacional. *Revista de Derecho Mercantil*, No. 127, pp. 7-38 (1973)

Kearney, R. D. The United States and International Cooperation to Unify Private Law. 5 *Cornell International Law Journal*, 1-16 (1972)

Lemontey, Jacques. Bilan des travaux de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. *Journal du droit international*, No. 14, pp. 859-874 (1973)

Nanowsky, Zbigniew L. Problemy Miedzynarodowego Prawa Handlowego W. Pracach Onz. *Prawo i Zycie*, No. 5 (1973) Warsaw

———. V. Zasedăni Komise Pro Mezinárodni Obchodni Právo Pri Organizaci Spojených Národù, *Pravni Zpravodaj*, Nos. 1-2—1973 Czechoslovakia

———. "Vi Sesja, Komisji Miedzynarodowego Prawa Handlowego Onz (UNCITRAL)", *Prawo w Handlu Zagranicznym*, Warszawa 1973, ROK XII, pp. 191-209

UNCITRAL: revision of the Hague Rules. 5 *Journal of World Trade Law* 577 (1971)

UNCITRAL: Sixth Session (2-13 April 1973), 21 *The American Journal of Comparative Law*. 823-828 (1973)

Unification of the Law of International Trade; Progress reflected in UNCITRAL's Sixth Session (1973), 13 *Indian Journal of International Law*. 314-321 (1973)

Villanueva, E. V. International Law of Sales, Contracts and Arbitration. 7 *International Lawyer* 830-837 (1973)

2. *Vente internationale des objets mobiliers corporels*

Bernini, G., Le Convenzioni dell'Aja del 1964 sulla formazione e desciplina del contratto di vendita internazionali di beni mobili, in: Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues, T. 2, p. 105-129 (1971)

Landfermann, H. Neues Recht für den internationalen Kauf. *Neue Juristische Wochenschrift*, 385 (1974)

Loewe, Roland. Der Übereinkommensentwurf der Vereinten Nationen über die Verjährung in internationalen Kaufsachen, Xenion, Festschrift für Pan. J. Zepos, 11. Band, 1973, pp. 409-420

Sutton, K. C. T. Hague Convention of 1964 and the Unification of the law of international sale of goods. 7 *University of Queensland Law Journal* 145 (1971)

3. *Paiements internationaux*

Bonell, M. J. Verso la creazione de un titolo cambriario internazionale. 71 *Revista del Diritto commerciale e del diritto generale delle obligazioni* 146-160 (1973)

Dohm, J. Draft Uniform Law on International Bill of Exchange and International Promissory Notes. 21 *The American Journal of Comparative Law*. 474 (1973)

Leiner, P. Die ausländische Rechtsprechung seit 1953 zum Einheitlichen Wechsel- und Scheckrecht gemäss den Genfer Abkommen vom 1931. (Heidelberg, 1969)

Schinnerer, E. Brauchen wir ein neues Wertpapier für den internationalen Handel?. Zeitschrift für Rechtsvergleichung (1972), p. 277 and Österreichisches Bankarchiv (1971), p. 370

———. Regeln für ein Besonderes Wertpapier für den internationalen Handel. *Kastner collection*, 383-399.

4. *Arbitrage commercial international*

Aksen, G. American arbitration accession arrives in the age of Aquarius: United States implements United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards. 3 *Southwestern University Law Review* 1 (1971)

Carbone, S. M. and Luzzato, R. Arbitration clauses, carriage by sea and uniform law, in: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bill of Lading (Genoa, Italy, 1974) p. 353-399

* La présente liste ne comprend que des publications indiquées dans les références bibliographiques qui étaient disponibles au 1er juillet 1974.

Domke, M. Establishing an international commercial arbitration council. 5 *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 174-179 (1971)

Giardina, A. Applicazione en Italia della convenzione di New York sull' arbitrato. 7 *Revista di Diritto Internazionale e Processuale* 268 (1971)

Goldring, J., 1958 United Nations Convention on recognition and enforcement of foreign arbitral awards and the Australian Constitution. 5 *Federal Law Review* 303-314 (1973)

Holtzmann, H. M. Achievements of the fourth International Congress on arbitration: a report from Moscow. 27 *Arbitration Journal* 209-224 (1972)

McMahon, J. P. Implementation on the United Nations Convention on foreign arbitral awards in the United States. 26 Arbitration Journal 65 (1971) and 2 *Journal of Maritime Law & Commerce* 735 (1971)

Recchia, Giorgio. L'adeguamento Dell-ordinamiento interno alla convenzione di New York in materia di arbitrato: Profili Giurisprudenziali. *Rassegna di Diritto Pubblico* 643-678 (1974)

Swisher, D. P. International Commercial arbitration under the United Nations Convention and the Amended Federal Arbitration Statute. 47 *Washington Law Review* 441-488 (1972)

United Nations Foreign Arbitral Awards Convention: United States accession. 2 *California Western International Law Journal* 67 (1971)

5. *Réglementation internationale des transports maritimes*

Alpa, G. and Berlingieri, F. The liability of the carrier by sea: present regulations and prospect of reform. in: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bill of Lading, (Genoa, Italy, 1974) p. 69-155

Baxi, U. Unification of private maritime international law through treaties—an assessment. 15-16 *Indian Year Book of International Affairs* 72 (1966-1967)

Beltran Montiel, L. Ensayo de sistematización de las causales exonerativas de responsabilidad previstas por la Convención de Bruselas de 1924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de Conocimientos de embarque. *Revista Juridica de Buenos Aires* p. 49-57 (1968)

Berlingieri, F. The works of UNCTAD and UNCITRAL on the revision of the Brussels Convention of 25 August 1924 on Bill of Lading. in: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bill of Lading. (Genoa, Italy, 1974) p. 5-9

————. Verso la fine della Convenzione di Bruxelles sulla Polizza di Carico? 73 *Diritto Maritimo* 442 (1971)

Bonelli, F. Limitation of Liability of the Carrier, present regulations and prospect of reform. in: Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bill of Lading (Genoa, Italy 1974), pp. 157-224)

Carbone, S. M. Trasporto su navi porta — chialte e convenzione di Bruzelles sulla polizza di carico. 74 *Diritto marittimo* pp. 229-236 (1972)

Carbone, S. M. and Pocar, F. Conflicts of jurisdiction, carriage by sea and uniform law. in: Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading. p. 315-351. (Genoa, Italy, 1974, p. 315-351)

Chrispeels, E. and Graham, T. The Brussels Convention of 1924 (Ocean Bills of Lading). Further action toward revision. *Journal of World Trade Law* 680 (1973)

Dani, A. Transshipment: prospect of uniform regulations. in: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bills of Lading (Genoa, Italy, 1974), p. 257-313

Diedericks-Verschoor, I. M. Some observations regarding the liability of the carrier in air and maritime law. 8 *European Transport Law* 250-272 (1973)

Galmarini, M. R. Aplicación jurisprudencial de la Convención de Bruselas de 1924. 8 *Revista de jurisprudencia Argentina* 653-658 (1971)

Lopez Saavedra, D. M. Las cláusulas de reserva en los conocimientos de embarque, frente a la Convención de Bruselas de 1924. 141 *Revista Jurídica Argentina La Ley* 520-527 (1971)

Medina, C. The rules on transshipment proposed by UNCITRAL in the light of the Italian experience. in: Studies in the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading. (Genoa, Italy 1974), p. 225-255

Ramberg, J. The law of carriage of goods: attempts at harmonization. 9 *European Transport Law* 3-43 (1924)

Rodière, R. Cnuced et Cnudci devant le droit maritime : un exemple de leur travail. 24 *Droit maritime français* 387 (1972)

————. Les domaines comparés des conventions d'unification du droit en matière de transports de merchandises. Miscellanea Ganshof van der Meersch, Tome II, p. 899

————. Les tendances contemporaines du droit privé maritime international. 135 *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye* 329-410 (1972)

————. La révision de la Convention de Bruxelles relative aux transports maritimes internationaux. *Bulletin des transports internationaux par chemin de fer*, p. 14 (1974)

Shih, J. M. The Hague Rules: The liability of carriers as viewed from the Anglo-American practice. 7 *Chengchi Law Review* 59-98 (1972)

Simon, P. and Hennebicq, M. R. Les Nations Unies et la réglementation des transports maritimes. 7 *European Transport Law* 718-775 (1972)

UNCITRAL attacks the ocean carrier bill of lading. 17 *St. Louis University Law Journal*. 355 (1973)

C. — Liste des documents de la CNUDCI

DOCUMENTS DE LA SEPTIÈME SESSION DE LA COMMISSION

Titre ou description	*Cote*
A. — Documents de distribution générale	
Ordre du jour provisoire et annotations; calendrier provisoire des séances : note du Secrétaire général	A/CN.9/85
Rapport du Groupe de travail sur les effets de commerce internationaux sur les travaux de sa deuxième session (New York, 7–18 janvier 1974)	A/CN.9/86
Rapport intérimaire du Groupe de travail sur la vente internationale des objets mobiliers corporels sur les travaux de sa cinquième session (Genève, 21 janvier–1er février 1974)	A/CN.9/87
Réglementation internationale des transports maritimes : rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa sixième session, tenue à Genève du 4 au 20 février 1974	A/CN.9/88 et Corr.1 * et 2 ** et Add.1
Troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées	A/CN.9/88/Add.1
Paiements internationaux : crédits bancaires commerciaux; garanties bancaires : note du Secrétaire général	A/CN.9/89 et Corr.1 ***
Sociétés multinationales : état actuel des travaux : note du Secrétaire général	A/CN.9/90
Ratification des conventions concernant le droit commercial international ou adhésion à ces conventions : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/91
Formation et assistance en matière de droit commercial international : note du Secrétaire général	A/CN.9/92/et Corr.1 ****
Responsabilité en cas de dommages causés par des produits destinés au commerce international ou entrant dans les circuits du commerce international : note du Secrétaire général	A/CN.9/93
Activités actuelles des organisations internationales en ce qui concerne l'harmonisation et l'unification du droit commercial international : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/94 et Add.1 et 2
Comptes rendus analytiques de la septième session de la Commission	A/CN.9/SR.143 à 150
B. — Documents de distribution limitée	
Recueil de bibliographies relatives au droit commercial international	A/CN.9/L.25
C. — Documents de distribution restreinte	
Projet de rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa septième session	A/CN.9/VII/CRP.1 à 10
D. — Documents d'information	
Liste des délégations	A/CN.9/INF.6

GROUPE DE TRAVAIL DE LA VENTE INTERNATIONALE DES OBJETS MOBILIERS CORPORELS : CINQUIÈME SESSION

A. — Documents de travail	
Note du Secrétaire général : analyse des observations et propositions relatives aux articles 71 à 101 de la LUVI	A/CN.9/WG.2/WP.17 et Add.1 et 2

* En espagnol seulement.
** En français seulement.
*** En anglais, en russe et en espagnol seulement.
**** En français seulement.

Titre ou description	*Cote*
Compilation des dispositions des projets d'articles 1 à 59 de la loi uniforme approuvées par le Groupe de travail à ses quatre premières sessions	A/CN.9/WG.2/WP.18
Questions se posant à propos des chapitres IV à VI de la loi uniforme : rapport du Secrétaire général	A/CN.9/WG.2/WP.19

B. — Documents de distribution restreinte

Ordre du jour provisoire annoté	A/CN.9/WG.2/L.1
Autriche : proposition concernant un nouveau paragraphe 3 de l'article 59	A/CN.9/WG.2/V/CRP.1
Article 65 : texte proposé par la Groupe de rédaction I	A/CN.9/WG.2/V/CRP.2
Norvège : proposition concernant le paragraphe 2 de l'article 72 *bis*	A/CN.9/WG.2/V/CRP.3
Etats-Unis d'Amérique : proposition concernant le paragraphe 1 de l'article 73	A/CN.9/WG.2/V/CRP.4
Proposition concernant l'article 72 *bis* présentée par l'observateur de la Chambre de commerce internationale	A/CN.9/WG.2/V/CRP.5/Rev.1
Article 60 [*bis*], 69 et 71 : textes proposés par le Groupe de rédaction II	A/CN.9/WG.2/V/CRP.6
Article 71 : texte proposé par le Groupe de rédaction III	A/CN.9/WG.2/V/CRP.7
Projet de rapport intérimaire du Groupe de travail sur les travaux de sa cinquième session	A/CN.9/WG.2/V/CRP.8 et Add.1 à 8

GROUPE DE TRAVAIL SUR LES EFFETS DE COMMERCE INTERNATIONAUX : DEUXIÈME SESSION

A. — Documents de travail

Ordre du jour provisoire	A/CN.9/WG.IV/WP.3

B. — Documents de distribution restreinte

Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux; texte révisé des articles 5, 9), 6, et 12 à 41	A/CN.9/WG.IV/CRP.3
Projet de loi uniforme sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux	A/CN.9/WG.IV/CRP.4 et Add.1 à 13

GROUPE DE TRAVAIL DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS MARITIMES : SEPTIÈME SESSION

A. — Documents de travail

Etude de l'UNIDROIT sur le transport des animaux vivants	A/CN.9/WG.III/WP.11
Troisième rapport du Secrétaire général sur la responsabilité du transporteur maritime en ce qui concerne les marchandises transportées : connaissements	A/CN.9/WG.III/WP.12 (Vol. I à III)
Compilation des projets de dispositions sur la responsabilité du transporteur adoptés par le Groupe de travail : note du Secrétariat	A/CN.9/WG.III/WP.13
Transport de marchandises en pontée : document de travail établi par le Secrétariat	A/CN.9/WG.III/WP.14

B. — Documents de distribution restreinte

Ordre du jour provisoire et annotations	A/CN.9/WG.III/L.1
Extraits du rapport du Sous-Comité de la réglementation internationale des transports maritimes (connaissements) au Comité juridique consultatif africano-asiatique, à sa quinzième session	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.1
Proposition des Etats-Unis d'Amérique concernant la responsabilité en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.2

Titre ou description	*Cote*
Proposition du Japon concernant la responsabilité en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.3
Proposition de la France concernant la responsabilité du transporteur maritime en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.4
Proposition révisée du Royaume-Uni concernant le domaine d'application de la Convention quant aux documents	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.5
Textes proposés par la Chambre de commerce internationale (CCI) : règles uniformes pour un document de transport combiné; responsabilité en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.6
Proposition de l'Argentine concernant la responsabilité en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.7
Proposition du Ghana concernant la responsabilité en cas de retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.8
Proposition du Brésil concernant la définition du retard	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.9
Proposition des Etats-Unis d'Amérique concernant la limitation de la responsabilité du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.10
Proposition des Etats-Unis d'Amérique concernant le domaine d'application de la Convention (documentaire et géographique)	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.11
Deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction : introduction de dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.12
Proposition de la Norvège concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.13
Proposition des Etats-Unis d'Amérique concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.14
Deuxième partie du rapport du Groupe de rédaction : projets de dispositions sur le domaine d'application de la Convention quant aux documents	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.15
Proposition de l'Argentine concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.16
Proposition de la Pologne concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.17
Proposition du Japon concernant un projet de dispositions sur la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.18
Proposition de la Norvège relative à la notion de transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.19
Proposition de la France concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.20
Proposition du Chili concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.21
Troisième partie du rapport du Groupe de rédaction : domaine d'application géographique de la convention	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.22
Projet de rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes sur les travaux de sa sixième session	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.23 et Add.1 à 10
Proposition de la France concernant les clauses frappées de nullité	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.24
Proposition des Etats-Unis d'Amérique concernant le transport d'animaux vivants	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.25
Proposition du Chili concernant la définition du transporteur	A/CN.9/WG.III(VI)/ CRP.26

Titre ou description	*Cote*
Quatrième partie du rapport du Groupe de rédaction : clauses frappées de nullité	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.27
Cinquième partie du rapport du Groupe de rédaction : marchandises en pontée	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.28
Sixième partie du rapport du Groupe de rédaction : transport d'animaux vivants	A/CN.9/WG.III(VI)/CRP.29