



**Nations Unies**

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

**Quarante-troisième session  
(16 juin-3 juillet 2008)**

**Assemblée générale**

**Documents officiels**

**Soixante-troisième session**

**Supplément n° 17**



**Assemblée générale**  
Documents officiels  
Soixante-troisième session  
Supplément n° 17

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

**Quarante-troisième session  
(16 juin-3 Juillet 2008)**



Nations Unies • New York, 2008

*Note*

Les cotes des documents de l'Organisation 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.

## Table des matières

<i>Chapitre</i>	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction . . . . .	1-2	1
II. Organisation de la session . . . . .	3-11	1
A. Ouverture de la session . . . . .	3	1
B. Composition et participation . . . . .	4-8	1
C. Élection du Bureau . . . . .	9	3
D. Ordre du jour . . . . .	10	3
E. Adoption du rapport . . . . .	11	4
III. Finalisation et approbation d'un projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer . . . . .	12-298	4
A. Introduction . . . . .	12-14	4
B. Examen des projets d'articles . . . . .	15-296	5
C. Rapport du groupe de rédaction . . . . .	297	60
D. Décision de la Commission et recommandation à l'Assemblée générale . . . . .	298	60
IV. Passation de marchés: rapport d'activité du Groupe de travail I . . . . .	299-307	61
V. Arbitrage et conciliation: rapport d'activité du Groupe de travail II . . . . .	308-316	63
VI. Droit de l'insolvabilité . . . . .	317-321	65
A. Rapport d'activité du Groupe de travail V . . . . .	317-318	65
B. Facilitation de la coopération et de la coordination dans les procédures d'insolvabilité internationale . . . . .	319-321	66
VII. Sûretés: rapport d'activité du Groupe de travail VI . . . . .	322-326	67
VIII. Travaux futurs possibles dans le domaine du commerce électronique . . . . .	327-338	68
IX. Travaux futurs possibles dans le domaine de la fraude commerciale . . . . .	339-347	71
A. Travaux relatifs aux indicateurs de fraude commerciale . . . . .	339-344	71
B. Collaboration avec l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime en matière de fraude économique et commerciale . . . . .	345-347	73
X. Cinquantenaire de la Convention de New York . . . . .	348-352	74
XI. Suivi de l'application de la Convention de New York . . . . .	353-360	75
XII. Assistance technique dans le domaine de la réforme du droit . . . . .	361-369	78
A. Activités de coopération et d'assistance techniques . . . . .	361-364	78
B. Ressources de l'assistance technique . . . . .	365-369	79
XIII. État et promotion des textes juridiques de la CNUDCI . . . . .	370-372	79
XIV. Méthodes de travail de la CNUDCI . . . . .	373-381	81
XV. Coordination et coopération . . . . .	382-384	84

XVI.	Rôle de la CNUDCI dans la promotion de l'état de droit aux niveaux national et international .....	385-386	85
XVII.	Concours d'arbitrage commercial international Willem C. Vis .....	387	86
XVIII.	Résolutions pertinentes de l'Assemblée générale .....	388-389	86
XIX.	Questions diverses .....	390-394	87
	A. Programme de stages .....	390	87
	B. Projet de cadre stratégique pour la période 2010-2011 .....	391	87
	C. Évaluation du rôle du Secrétariat dans la facilitation du travail de la Commission .....	392	88
	D. Départ à la retraite du Secrétaire de la Commission .....	393-394	88
XX.	Date et lieu des réunions futures .....	395-398	89
	A. Quarante-deuxième session de la Commission .....	395	89
	B. Session des groupes de travail avant la quarante-deuxième session de la commission .....	396-397	89
	C. Sessions des groupes de travail en 2009 après la quarante-deuxième session de la Commission .....	398	90
<b>Annexes</b>			
I.	Projet de convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer .....		91
II.	Lettre datée du 5 juin 2008 adressée aux représentants à la quarante et unième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international par le Ministre néerlandais des transports, le Maire de Rotterdam et le Conseil exécutif de l'Autorité portuaire de Rotterdam .....		135
III.	Liste de documents dont la Commission était saisie à sa quarante et unième session .....		137

## I. Introduction

1. Le présent rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) porte sur la quarante et unième session de la Commission, tenue à New York du 16 juin au 3 juillet 2008.
2. Conformément à la résolution 2205 (XXI) adoptée le 17 décembre 1966 par l'Assemblée générale, ce rapport est présenté à cette dernière et également soumis pour observations à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

## II. Organisation de la session

### A. Ouverture de la session

3. La quarante et unième session de la Commission a été ouverte le 16 juin 2008 par le Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques, Conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies, Nicolas Michel.

### B. Composition et participation

4. La résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale, portant création de la Commission, prévoyait que celle-ci serait composée de 29 États, élus par l'Assemblée. Par sa résolution 3108 (XXVIII) du 12 décembre 1973, l'Assemblée a porté de 29 à 36 le nombre des membres de la Commission puis, par sa résolution 57/20 du 19 novembre 2002, de 36 à 60 États. Les membres actuels de la Commission, élus le 17 novembre 2003 et le 22 mai 2007, sont les États ci-après, dont le mandat expire la veille de l'ouverture de la session annuelle de la Commission pour l'année indiquée<sup>1</sup>: Afrique du Sud (2013), Algérie (2010), Allemagne (2013), Arménie (2013), Australie (2010), Autriche (2010), Bahreïn (2013), Bélarus (2010), Bénin (2013), Bolivie (2013), Bulgarie (2013), Cameroun (2013), Canada (2013), Chili (2013), Chine (2013), Colombie (2010), Égypte (2013), El Salvador (2013), Équateur (2010), Espagne (2010), États-Unis d'Amérique (2010), Fédération de Russie (2013), Fidji (2010), France (2013), Gabon (2010), Grèce (2013), Guatemala (2010), Honduras (2013), Inde (2010), Iran (République islamique d') (2010), Israël (2010), Italie (2010), Japon (2013), Kenya (2010), Lettonie (2013), Liban (2010), Madagascar (2010), Malaisie (2013), Malte (2013), Maroc (2013), Mexique (2013), Mongolie (2010), Namibie (2013), Nigéria (2010), Norvège (2013), Ouganda (2010), Pakistan (2010), Paraguay (2010), Pologne (2010), République de Corée (2013), République tchèque (2010),

---

<sup>1</sup> En application de la résolution 2205 (XXI) de l'Assemblée générale, les membres de la Commission sont élus pour un mandat de six ans. Parmi les membres actuels, 30 ont été élus par l'Assemblée à sa cinquante-huitième session, le 17 novembre 2003 (décision 58/407), et 30 par l'Assemblée à sa soixante et unième session, le 22 mai 2007 (décision 61/417). Par sa résolution 31/99, l'Assemblée a modifié les dates de commencement et d'expiration du mandat des membres en décidant que ceux-ci entreraient en fonction le premier jour de la session annuelle ordinaire de la Commission suivant leur élection et que leur mandat expirerait à la veille de l'ouverture de la septième session annuelle ordinaire suivant leur élection.

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (2013), Sénégal (2013), Serbie (2010), Singapour (2013), Sri Lanka (2013), Suisse (2010), Thaïlande (2010), Venezuela (République bolivarienne du) (2010) et Zimbabwe (2010).

5. Tous les membres de la Commission étaient représentés à la session à l'exception des États suivants: Arménie, Bulgarie, Liban, Mongolie, Namibie, Pakistan, Sri Lanka et Zimbabwe.

6. Ont aussi assisté à la session des observateurs des États suivants: Angola, Arabie saoudite, Argentine, Belgique, Brésil, Burkina Faso, Chypre, Congo, Côte d'Ivoire, Croatie, Danemark, Éthiopie, ex-République yougoslave de Macédoine, Finlande, Ghana, Guinée, Indonésie, Jamahiriya arabe libyenne, Koweït, Moldova, Myanmar, Niger, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Philippines, République démocratique du Congo, Roumanie, Saint-Siège, Slovaquie, Slovénie, Suède, Tchad et Turquie.

7. Y ont également assisté des observateurs des organisations internationales suivantes:

a) *Système des Nations Unies*: Représentant spécial du Secrétaire général chargé de la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises, et Banque mondiale;

b) *Organisations intergouvernementales*: Communauté européenne, Organisation juridique consultative pour les pays d'Asie et d'Afrique et Organisation mondiale des douanes (OMD);

c) *Organisations non gouvernementales invitées par la Commission*: American Arbitration Association, American Bar Association, Asociación Americana de Derecho Internacional Privado, Association internationale des ports, Association internationale du barreau, Association of American Railroads, The Association of the Bar of the City of New York, Center for International Environment Law, Center for International Legal Studies, Chambre internationale de la marine marchande, CISG Advisory Council, Comité maritime international, Conseil international pour l'arbitrage commercial, Conseil maritime baltique et international, European Shippers' Council, Fédération bancaire latino-américaine, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés, Institut ibéro-américain de droit maritime, Institut international du développement durable, Institute of International Banking Law and Practice, International Group of P and I Clubs, International Multimodal Transport Association, International Swaps and Derivatives Association, Kuala Lumpur Regional Centre for Arbitration, London Court of International Arbitration, Private International Law Interest Group of the American Society of International Law, Union Internationale des avocats et Université maritime mondiale.

8. La Commission s'est félicitée de la participation d'organisations internationales non gouvernementales ayant des connaissances spécialisées sur les principaux points de l'ordre du jour. Cette participation était cruciale pour la qualité des textes élaborés par la Commission, qui a prié le Secrétariat de continuer à inviter de telles organisations à ses sessions.

## C. Élection du Bureau

9. La Commission a élu le Bureau ci-après:

*Présidence:* Rafael ILLESCAS ORTIZ (Espagne)

*Vice-Présidence:* Amadou Kane DIALLO (Sénégal)  
Ricardo SANDOVAL LÓPEZ (Chili)  
Tomotaka FUJITA (Japon)

*Rapporteur:* Anita ZIKMANE (Lettonie)

## D. Ordre du jour

10. L'ordre du jour de la session, tel qu'adopté par la Commission à sa 865<sup>e</sup> séance, le 16 juin 2008, était le suivant:

1. Ouverture de la session.
2. Élection du Bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Finalisation et approbation d'un projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer.
5. Passation de marchés: rapport d'activité du Groupe de travail I.
6. Arbitrage et conciliation: rapport d'activité du Groupe de travail II.
7. Droit de l'insolvabilité: rapport d'activité du Groupe de travail V.
8. Sûretés: rapport d'activité du Groupe de travail VI.
9. Travaux futurs possibles dans le domaine du commerce électronique.
10. Travaux futurs possibles dans le domaine de la fraude commerciale.
11. Cinquantenaire de la Convention de New York de 1958.
12. Suivi de l'application de la Convention de New York de 1958.
13. Assistance technique en matière de réforme du droit.
14. État et promotion des textes juridiques de la CNUDCI.
15. Méthodes de travail de la CNUDCI.
16. Coordination et coopération.
17. Rôle de la CNUDCI dans la promotion de l'état de droit aux niveaux national et international.
18. Concours d'arbitrage commercial international Willem C. Vis.
19. Résolutions pertinentes de l'Assemblée générale.
20. Questions diverses.
21. Date et lieu des réunions futures.

22. Adoption du rapport de la Commission.

## **E. Adoption du rapport**

11. À ses 886<sup>e</sup> et 887<sup>e</sup> séances, le 3 juillet 2008, la Commission a adopté le présent rapport par consensus.

## **III. Finalisation et approbation d'un projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer**

### **A. Introduction**

12. La Commission a noté que, à sa trente-quatrième session, en 2001, elle avait créé le Groupe de travail III (Droit des transports) et l'avait chargé d'élaborer, en étroite coopération avec les organisations internationales intéressées, un instrument législatif traitant de questions relatives au transport international de marchandises, telles que le champ d'application, la durée de la responsabilité du transporteur, les obligations et la responsabilité du transporteur, les obligations du chargeur et les documents de transport<sup>2</sup>. À sa trente-cinquième session, en 2002, elle avait approuvé l'hypothèse de travail selon laquelle le projet d'instrument sur le droit des transports devrait s'appliquer aux opérations de transport de porte à porte<sup>3</sup>. De ses trente-sixième à quarantième sessions, de 2003 à 2007, elle avait noté les difficultés posées par l'élaboration du projet d'instrument et autorisé le Groupe de travail, à titre exceptionnel, à tenir des sessions de deux semaines<sup>4</sup>. À ses trente-neuvième et quarantième sessions, en 2006 et 2007, elle avait félicité le Groupe de travail pour les progrès réalisés et était convenue que 2008 serait une date cible souhaitable pour l'achèvement du projet<sup>5</sup>.

13. À la session en cours, la Commission était saisie des rapports des vingtième (Vienne, 15-25 octobre 2007) et vingt et unième (Vienne, 14-25 janvier 2008) sessions du Groupe de travail (A/CN.9/642 et A/CN.9/645). Le rapport de la vingt et unième session contenait, en annexe, le texte du projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, approuvé par le Groupe de travail. La Commission était également saisie d'une compilation des commentaires formulés par les gouvernements et les organisations intergouvernementales au sujet du projet de convention approuvé par le Groupe de travail (A/CN.9/658 et add.1 à 14).

---

<sup>2</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-sixième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/56/17 et Corr.3), par. 345.*

<sup>3</sup> *Ibid., cinquante-septième session, Supplément n° 17 (A/57/17), par. 224.*

<sup>4</sup> *Ibid., cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17), par. 208; ibid., cinquante-neuvième session, Supplément n° 17 (A/59/17), par. 64, 132 et 133; ibid., soixantième session, Supplément n° 17 (A/60/17), par. 183 et 238; ibid., soixante et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17), par. 200 et 273 c); et ibid., soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17 (Part I)), par. 184.*

<sup>5</sup> *Ibid., soixante et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17), par. 200; et ibid., soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17 (Part I)), par. 184.*

14. Il a été rappelé à la Commission que, conformément au calendrier convenu à sa quarantième session, il était prévu qu'elle finalise et approuve le texte d'un projet de convention à sa session en cours<sup>6</sup>, projet qui serait ensuite soumis à l'Assemblée générale pour adoption à sa soixante-troisième session en 2008.

## **B. Examen des projets d'articles**

15. La Commission est convenue d'examiner les projets d'articles dans l'ordre dans lequel ils figuraient à l'annexe du document A/CN.9/645, sauf lorsque la relation entre certains projets d'articles imposait un ordre différent. Elle est aussi convenue que les projets de définitions devraient être examinés conjointement avec les dispositions de fond auxquelles ils se rapportaient.

### **Chapitre premier. Dispositions générales**

#### **Projet d'article 2. Interprétation de la présente Convention**

16. La Commission a approuvé le projet d'article 2 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 3. Conditions de forme et projet d'article premier, paragraphe 17 (définition du terme "communication électronique")**

17. La Commission est convenue que les renvois contenus dans le projet d'article 3 étaient incomplets et qu'il convenait aussi de faire référence au paragraphe 4 du projet d'article 24 et aux paragraphes 2 et 4 des projets d'articles 69 et 77, respectivement, étant donné que ces dispositions traitaient également des communications qui devaient se présenter sous forme écrite.

18. Il a été demandé si la définition du terme "communication électronique", qui figure au projet de paragraphe 17 de l'article premier, devrait aussi exiger que la communication identifie également l'expéditeur. On a répondu que la définition utilisée dans le projet de convention s'inspirait de la définition du même terme donnée dans la Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux. Il a été dit que la possibilité d'identifier l'expéditeur était une fonction de la signature électronique, qui faisait l'objet du projet d'article 40, mais ne constituait pas un élément nécessaire de la communication électronique elle-même. La Commission est convenue que le projet de définition reflétait de façon adéquate cette interprétation.

19. Sous réserve de ces modifications, la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 3 et la définition du paragraphe 17 du projet d'article premier et les a renvoyés au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 4. Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité**

20. La Commission a approuvé le projet d'article 4 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

---

<sup>6</sup> Ibid., *soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17 (Part I))*, par. 184.

## Chapitre 2. Champ d'application

### **Projet d'article 5. Champ d'application général; et projet d'article premier, paragraphes 1 (définition du terme "contrat de transport"), 5 (définition du terme "transporteur") et 8 (définition du terme "chargeur")**

21. On a exprimé l'avis que la notion de "contrat de transport" telle que définie dans le projet de convention était plus large que dans les conventions antérieures, par exemple le Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924; tel que modifié par le Protocole, signé le 23 février 1968, (Règles de La Haye-Visby) et la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer ("les Règles de Hambourg"), puisque le projet de convention s'appliquerait aussi au transport de marchandises effectué seulement en partie par mer. On a toutefois fait observer qu'il n'était pas exigé dans le projet de convention que les marchandises soient effectivement transportées par mer, ce qui signifiait, en théorie, que tant que le contrat de transport prévoit que les marchandises seront transportées par mer, le projet de convention s'appliquerait même si elles ne le sont pas effectivement. Comme le contrat pourrait désigner un port de chargement et un port de déchargement dans des États différents, la Convention s'appliquerait, même si les marchandises n'étaient pas effectivement chargées ou déchargées dans les ports désignés. Inversement, si le contrat de transport ne mentionnait aucun des lieux ou ports énumérés aux alinéas a) à d) du paragraphe 1 du projet d'article 5, il serait possible d'interpréter le texte de telle sorte que la Convention ne s'appliquerait pas, bien que les marchandises aient pu en fait être transportées par mer d'une manière qui aurait été conforme à ses prescriptions. Il a été proposé que le projet de convention soit modifié de manière à mettre l'accent sur le transport lui-même et non sur les dispositions contractuelles. Une délégation a proposé un nouveau texte pour les alinéas d) et e) du paragraphe 1 et un nouveau paragraphe 3 pour essayer d'obtenir ce résultat. Cette proposition a bénéficié d'un certain appui.

22. On a souligné que, pour de bonnes raisons commerciales, de nombreux contrats, de temps à autre, laissent entièrement libre le choix du moyen de transport ou offrent diverses possibilités. A cet égard, si le contrat ne précisait pas le mode de transport, on pouvait partir du principe que la Convention ne s'appliquerait pas, sauf si le contrat prévoyait implicitement le transport par mer. En outre, l'exigence selon laquelle le contrat doit "prévo[i]r le transport par mer" pourrait, techniquement, exclure les contrats qui ne précisent pas le mode de transport à utiliser. Il a été proposé de modifier le texte pour ajouter qu'un contrat qui permettait le transport par mer devrait être considéré comme un "contrat de transport" lorsque les marchandises étaient effectivement transportées par mer.

23. Une autre proposition a été de donner la possibilité de limiter le champ d'application du projet de convention aux seuls contrats de transport par mer de manière à ne pas viser les contrats de transport effectué par mer et par d'autres modes de transport. On s'est inquiété de ce que le projet de convention établisse des règles spéciales ne s'appliquant qu'à un type particulier de contrat de transport multimodal, à savoir ceux qui prévoyaient le transport par mer, ce qui, a-t-on dit, entraînerait une fragmentation du droit régissant les contrats de transport multimodal. De plus, on a fait observer que le projet de convention ne pourrait s'appliquer de façon générale à ce type de contrats. On a dit aussi que si l'on comparait les dispositions du projet et celles d'autres conventions concernant le

transport de marchandises, comme la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (“la Convention CMR”), les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, telle que modifiée par le Protocole de 1999 (“la Convention CIM-COTIF”)) et la Convention pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien international (la “Convention de Montréal”), on constatait non seulement que le projet de convention avait été élaboré presque exclusivement pour le transport maritime, mais aussi que la responsabilité du transporteur était beaucoup plus limitée que dans les autres conventions susmentionnées.

24. La Commission a pris note de ces préoccupations, mais s’est opposée à ce que les dispositions concernant le champ d’application de la Convention soient modifiées. On a fait observer que le Groupe de travail était parti du principe que c’était le contrat de transport et non le transport lui-même qui permettait de déterminer le champ d’application du projet d’instrument. On a fait observer aussi que le Groupe de travail avait longuement discuté du champ d’application du projet de convention et de la question de savoir s’il convenait d’appliquer le projet de convention aux contrats de transport qui prévoyaient d’autres moyens de transports en plus du transport par mer.

25. La Commission a approuvé quant au fond le projet d’article 5 et les définitions contenues dans les paragraphes 1, 5 et 8 du projet d’article premier, et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d’article 6. Exclusions particulières**

26. La Commission a approuvé le projet d’article 6 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d’article premier, paragraphe 3 (“Transport de ligne régulière”)**

27. La Commission a approuvé quant au fond le paragraphe 3 du projet d’article premier sur la définition de “transport de ligne régulière” et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d’article premier, paragraphe-4 (“Transport autre que de ligne régulière”)**

28. La Commission a approuvé quant au fond le projet de paragraphe 4 de l’article premier sur la définition de “transport autre que de ligne régulière” et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d’article 7. Application à certaines parties**

29. La Commission a approuvé quant au fond le projet d’article 7 et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d’article premier, paragraphe 10 (“Porteur”)**

30. La Commission a approuvé quant au fond le paragraphe 10 du projet d’article premier sur la définition de “porteur” et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article premier, paragraphe 11 ("Destinataire ")**

31. La Commission a approuvé quant au fond le paragraphe 11 du projet d'article premier sur la définition de "destinataire" et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article premier, paragraphe 2 ("Contrat de volume")**

32. Comme solution possible pour répondre aux préoccupations exprimées à propos de l'application de la disposition sur les contrats de volume (voir par. 243 et 244 ci-dessous), il a été proposé de modifier la définition de "contrat de volume" au paragraphe 2 du projet d'article premier pour réduire la portée potentielle de cette disposition. En particulier, on a émis l'avis que si un nombre déterminé d'expéditions ou de conteneurs ou un tonnage déterminé de marchandises devaient être ajoutés à la définition, cela conférerait une protection supplémentaire de sorte que les parties concluant effectivement des contrats de volume auraient clairement un pouvoir de négociation égal. Cette suggestion a bénéficié d'un certain soutien.

33. La Commission a toutefois noté que les tentatives faites précédemment par le Groupe de travail pour trouver une solution pratique qui donnerait une plus grande spécificité à la définition de "contrat de volume" n'avaient pas été couronnées de succès et que le Groupe de travail avait alors envisagé d'insérer une protection supplémentaire pour les parties considérées comme étant désavantagées dans le texte du projet d'article 82 lui-même (voir par. 245 ci-dessous). La Commission est convenue que la définition de "contrat de volume" devrait être conservée telle quelle, et que le compromis atteint par le Groupe de travail (voir A/CN.9/645, par. 196 à 204) devrait donc être maintenu.

34. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 1-2 sur la définition de "contrat de volume" et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Chapitre 3. Documents électroniques de transport**

**Projet d'article 8. Utilisation et effet des documents électroniques de transport**

35. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 8 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 9. Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables**

36. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 9 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 10. Substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable**

37. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 10 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Chapitre 4. Obligations du transporteur**

**Projet d'article 11. Transport et livraison des marchandises**

38. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 11 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

### Projet d'article 12. Durée de la responsabilité du transporteur

39. Des craintes ont été exprimées au sein de la Commission au sujet des éventuelles implications du paragraphe 3 du projet d'article 12, qui prévoyait que toute clause était réputée non écrite dans la mesure où elle prévoyait que la réception des marchandises était postérieure au moment où débutait leur chargement initial conformément au contrat de transport, ou que la livraison des marchandises était antérieure au moment où s'achevait leur déchargement final conformément au contrat. En particulier, on a dit que ce paragraphe pourrait donc être interprété comme signifiant qu'une clause prévoyant l'exonération de responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage qui surviendrait avant le chargement des marchandises sur le moyen de transport, ou après leur déchargement, serait valable malgré le fait qu'à ce moment le transporteur ou ses préposés en avaient la garde. Afin d'éviter ce résultat, il a été suggéré de remplacer le paragraphe 3 par le texte suivant:

“3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit:

a) Que la réception des marchandises est postérieure au moment où le transporteur ou toute autre personne mentionnée dans l'article 19 a effectivement reçu les marchandises; ou

b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où le transporteur ou toute autre personne mentionnée dans l'article 19 a effectivement livré les marchandises.”

40. Ce point de vue et la proposition de modifier le texte ont bénéficié d'un certain soutien. Toutefois, on a également soutenu une autre interprétation du paragraphe 3 du projet d'article 12, selon laquelle le transporteur devrait être responsable des marchandises pour la durée fixée dans le contrat de transport, qui pourrait être limité au transport de sous-palan à sous-palan. Ceux qui étaient d'accord avec cette interprétation étaient généralement d'avis que le texte de la disposition devrait être conservé en l'état. Toutefois, la Commission est convenue d'une manière générale qu'aucune disposition du projet de convention n'empêchait la loi applicable de prévoir un régime obligatoire qui s'appliquerait avant le début de la période de responsabilité du transporteur ou après sa fin.

41. Une autre interprétation a été que le paragraphe 3 ne modifiait pas le paragraphe 1 mais visait seulement à empêcher le transporteur, même s'il avait conclu un accord sur la base du paragraphe 2 du projet d'article 14, limiter la durée de sa responsabilité pour exclure la période qui suit le chargement initial des marchandises ou qui précède leur déchargement final. Il a été suggéré à cette fin de placer le paragraphe 3 immédiatement à la suite du paragraphe 1 et de remplacer le membre de phrase “Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur” au début du paragraphe par les mots “Sous réserve du paragraphe 1”. Cette approche possible a bénéficié d'un certain soutien.

42. La Commission est convenue que les différents points de vue qui avaient été exprimés sur l'interprétation possible du paragraphe 3 montraient que le texte pouvait être source d'ambiguïté. Elle a cependant considéré qu'il serait peut-être

possible de clarifier la disposition pour garantir une interprétation plus uniforme. Elle est convenue que le texte révisé pour lever l'ambiguïté apparente du paragraphe 3 devrait être examiné, et qu'elle attendrait que cela soit fait pour adopter le projet d'article 12.

43. Après avoir longuement essayé de clarifier le texte du paragraphe 3 pour lever son apparente ambiguïté, la Commission a pris note du fait qu'il n'avait pas été possible de concilier les différentes interprétations des dispositions. Conformément à sa décision antérieure, elle a approuvé quant au fond le projet d'article 12 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

44. Un point de vue supplémentaire a été exprimé au sujet de la relation entre le projet d'article 12 et le droit de contrôle. Il a été noté en particulier que le paragraphe 2 du projet d'article 52 indiquait clairement que le droit de contrôle existait pendant toute la période de responsabilité, et s'éteignait à l'expiration de cette période. On a dit craindre que si le paragraphe 3 du projet d'article 12 avait pour effet de permettre aux parties de s'entendre sur une période de responsabilité qui commençait après la réception des marchandises à transporter, ou se terminait avant leur livraison, il pourrait y avoir une lacune correspondante dans le droit de contrôle entre le moment de la réception et le début de la période de responsabilité, ainsi qu'entre la fin de la période de responsabilité et la livraison des marchandises. La Commission a pris note de cette préoccupation.

### **Projet d'article 13. Déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport**

45. Des craintes ont été exprimées au sein de la Commission au sujet du projet d'article 13, qui a été jugé peu clair. On s'est demandé en particulier comment un document de transport unique pouvait être émis lorsque le transport serait effectué par le transporteur et une autre personne. Certains ont estimé que le texte contredisait le principe fondamental du projet de convention selon lequel le transporteur pourrait émettre un document de transport pour un déplacement n'entrant pas dans le cadre du contrat de transport, mais ne serait responsable que d'une partie du déplacement. Il a été fait observer en outre que la disposition du projet d'article 43 indiquant que le document de transport faisait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises pourrait poser des problèmes si ce document pouvait couvrir un déplacement particulier n'entrant pas dans le champ du contrat de transport. Compte tenu des difficultés apparentes que posait le projet d'article 13, il a été proposé de le supprimer. Cette proposition a bénéficié d'un certain soutien au sein de la Commission.

46. Toutefois, le point de vue selon lequel le projet d'article 13 correspondait à une pratique et un besoin importants en matière commerciale et devrait être conservé tel quel, a également été soutenu. Il a été dit en particulier qu'il existait de longue date une pratique commerciale qui voulait que, en raison du contrat de vente sous-jacent relatif aux marchandises, les chargeurs exigeaient un document de transport unique, même si un transporteur n'était pas nécessairement en mesure d'assurer l'intégralité du transport lui-même ou disposé à le faire. Il a été dit que, dans de tels cas, il était important que les chargeurs puissent être en mesure de demander au transporteur d'émettre un document de transport unique et que les transporteurs puissent être en mesure de le faire même si un tel document couvrait un déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport. On a toutefois

indiqué que les cas de “merchant haulage”, lorsque le destinataire préférait assurer la dernière partie du déplacement vers une destination intérieure, avaient une importance commerciale plus grande en raison de leur fréquence. Il a été observé que l’industrie s’était déclarée très favorable à une telle disposition lors des consultations internes menées par un certain nombre de délégations. Il a également été observé que le projet d’article 13 ne pouvait s’appliquer qu’à la demande du chargeur, ce qui protégeait ses intérêts face à des activités peu scrupuleuses du transporteur.

47. Certains ont dit craindre que la suppression pure et simple du projet d’article 13 n’ait un effet préjudiciable sur le “merchant haulage”. Si celui-ci était effectué en l’absence du projet d’article 13, il pourrait entrer en conflit avec les dispositions du paragraphe 3 du projet d’article 12. En outre, en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises pendant la dernière étape du transport, on pourrait supposer que le destinataire devrait en porter la responsabilité. Or, du fait que le projet d’article 43 qui dispose que le document de transport est une présomption irréfragable de la réception par le transporteur des marchandises indiquées dans les données du contrat, et contrairement aux Règles de La Haye Visby, le transporteur pourrait injustement être tenu responsable de la perte ou du dommage se produisant pendant cette dernière partie du transport qui a été exécutée par une autre partie. On a dit qu’un moyen possible de remédier à ce problème potentiel serait de modifier le paragraphe 2 du projet d’article 14 pour autoriser le destinataire et le transporteur de convenir du “merchant haulage”. Cependant, il a été fait observer que cette approche risquait de poser des problèmes en raison d’autres craintes exprimées à propos du paragraphe 2 du projet d’article 14.

48. Il a été proposé d’ajouter une phrase au projet d’article 13 afin de préciser que la partie du transport qui n’était pas exécutée par le transporteur lui-même devrait être spécifiée. Ce texte pourrait être libellé comme suit: “pour la partie restante du transport, le transporteur fait office de transitaire au nom du chargeur.” Il a toutefois été fait observer qu’une telle approche avait été envisagée et rejetée par le Groupe de travail dans le souci d’éviter que les questions de représentation et de transit soient régies par le projet de convention.

49. Il a été estimé en outre que la suppression du projet d’article 13 avait peu de chances de modifier la pratique commerciale dans ce domaine, mais qu’elle pourrait être source d’incertitude concernant la pratique actuelle. En tout état de cause, il a été fait remarquer que si le projet d’article 13 était supprimé, il faudrait veiller à ce que le paragraphe 3 du projet d’article 12 n’empêche pas la pratique commerciale des accords de “merchant haulage”. Bien qu’il ait été estimé que la suppression du projet d’article 13 ne risquait guère de mettre fin à cette pratique, on s’est déclaré favorable au sein de la Commission à l’insertion dans le projet de convention d’une règle claire autorisant cette pratique.

50. Une autre proposition a été de limiter l’application du projet d’article 13 aux documents de transport non négociables. Toutefois, il a été fait observer que cela constituerait un changement majeur dans la pratique commerciale actuelle, et qu’il serait donc préférable de supprimer la disposition.

51. Il a été dit que, compte tenu des avis divergents exprimés au sein de la Commission, deux options semblaient possibles. La première option consistait à supprimer purement et simplement le projet d’article 13, tout en veillant à ce que les

travaux préparatoires indiquent clairement que cette suppression ne visait pas à signifier que cette pratique commerciale établie de longue date n'était plus autorisée. La deuxième option était que la Commission essaie de modifier le texte de l'article 13 pour tenir compte des préoccupations suscitées par son libellé actuel, tout en maintenant l'objectif fixé de l'article. Il a également été dit qu'en cas de modification du texte, il faudrait préciser que la disposition n'était applicable qu'à la demande expresse du chargeur, et qu'il serait possible de remanier le texte de manière à préciser l'obligation du transporteur à l'égard du chargeur en pareils cas.

52. La Commission est convenue d'envisager de réviser le texte du projet d'article 13, ce qui en reporterait l'examen final après qu'elle l'aura fait.

53. Après avoir longuement essayé de clarifier le texte du projet d'article 13 pour répondre aux préoccupations qui avaient été soulevées à son sujet, la Commission a pris note du fait qu'il n'avait pas été possible de s'entendre sur un texte révisé de cette disposition. Conformément à sa décision antérieure, elle est convenue que le projet d'article 13 devrait être supprimé, en précisant que cette suppression ne voulait en aucune manière indiquer que le projet de convention entendait critiquer ou condamner l'utilisation de tels types de contrat de transport.

#### **Projet d'article 14. Obligations particulières**

54. Des craintes ont été exprimées au sein de la Commission à propos du titre du projet d'article. Il a été fait observer que le terme "obligations particulières" ne semblait pas approprié, en particulier tel qu'il a été traduit dans certaines langues, car la disposition énonçait des obligations courantes du transporteur. Il a été proposé de modifier le titre de la disposition en "obligations générales" ou éventuellement "obligations concernant les marchandises". Bien que l'avis contraire ait également été exprimé, la proposition de modifier le titre dans le sens indiqué a bénéficié d'un certain appui.

55. Il a été proposé d'inclure dans le premier paragraphe une exigence selon laquelle le transporteur procède avec soin à la réception et au marquage des marchandises. Toutefois, il a été fait observer que le marquage des biens était généralement considéré comme une obligation du chargeur, et la proposition n'a pas été retenue.

56. Une proposition visant à supprimer le paragraphe 2 de l'article 14, qui régit les clauses FIOS (franco chargement et déchargement, cargaison arrimée), a bénéficié d'un certain soutien. On a dit craindre que ce paragraphe n'impose certaines obligations au destinataire sans exiger son consentement. On s'est inquiété aussi de ce qu'une responsabilité traditionnelle du transporteur était maintenant laissée à la liberté contractuelle. Il a toutefois été fait observer que l'objet de la disposition n'était pas d'imposer des obligations au destinataire, mais plutôt de tenir compte de situations commerciales courantes dans lesquelles le transporteur et le chargeur conviennent que le chargeur accepte de s'acquitter d'obligations normalement assumées par le transporteur et pour lesquelles celui-ci ne pourrait donc être tenu responsable, en cas de perte ou de dommage. Par exemple, il a été noté que les chargeurs préféraient souvent charger et arrimer les marchandises eux-mêmes pour diverses raisons commerciales, notamment du fait de leurs compétences techniques ou parce qu'ils possédaient le matériel spécial nécessaire. Il a été dit que le

paragraphe 2 représentait une avancée positive vers une réglementation dans le domaine des clauses FIOS qui étaient très peu claires.

57. Il a été proposé de limiter le paragraphe 2 au transport autre que de ligne régulière, car dans le transport de ligne régulière, le transporteur s'acquitte normalement lui-même des obligations énoncées concernant les conteneurs. Il a été indiqué que l'alinéa b) du projet d'article 83 pourrait couvrir les cas où le chargeur effectuait la manutention des marchandises dans le transport de ligne régulière. Toutefois, il a été fait remarquer que dans certaines situations, comme par exemple dans le cas de marchandises spéciales ou non conteneurisées telles que les très grosses machines et les matériels ou produits spéciaux, les clauses FIOS étaient également appliquées au transport de ligne régulière. En conséquence, la proposition n'a pas été retenue.

58. À l'issue de l'examen du projet d'article, la Commission a approuvé le projet d'article 14 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 15. Obligations particulières applicables au voyage par mer**

59. On a exprimé l'avis que le projet d'article représentait une augmentation importante de la responsabilité du transporteur, car il faisait de l'obligation de fournir un navire en état de navigabilité une obligation continue, au lieu de l'appliquer seulement avant et au début du voyage par mer. La Commission a pris note de ce point de vue et du point de vue contraire, qui a recueilli un certain soutien, selon lequel le projet d'article fixait encore un faible degré de responsabilité du transporteur, car il n'envisageait que l'obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, et non une obligation ferme de fournir un navire en état de navigabilité. À cet égard, une proposition visant à préciser l'obligation de diligence raisonnable du transporteur de fournir un navire en état de navigabilité en incluant une référence aux "normes courantes de sécurité maritime" n'a pas recueilli un appui suffisant.

60. Il a été noté que, tel qu'il était actuellement rédigé, le projet d'article 15 semblait indiquer qu'un conteneur pourrait être considéré comme faisant partie intrinsèque du navire, ce qui dans la plupart des situations n'était pas le cas. Pour éviter un malentendu, il a été proposé de remplacer les mots "y compris les conteneurs" par les mots "ainsi que les conteneurs" à l'alinéa c) du projet d'article, et d'apporter les modifications grammaticales nécessaires dans la disposition. La Commission a accepté cette proposition.

61. À propos de la même disposition, il a été souligné qu'à sa vingt et unième session, le Groupe de travail était convenu d'ajouter des références aux "véhicules routiers ou ferroviaires" dans les dispositions qui mentionnaient des conteneurs, palettes et articles similaires utilisés pour grouper les marchandises, lorsqu'un tel ajout était requis par le contexte. Il a été suggéré d'ajouter ces mots également à l'alinéa c) du projet d'article 15. La Commission n'a toutefois pas accepté cette proposition, qu'elle a considérée comme de peu d'importance pratique dans le contexte de la disposition en question, car on a jugé hautement improbable qu'un transporteur fournisse un "véhicule routier ou ferroviaire" aux fins du voyage par mer.

62. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 15 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 16. Marchandises pouvant présenter un danger**

63. Il a été proposé de limiter les droits du transporteur en vertu du projet d'article 16 en indiquant qu'il ne pouvait prendre l'une quelconque des mesures envisagées dans ce dernier que s'il n'avait pas connaissance de la nature dangereuse des marchandises. Il a été proposé aussi que le transporteur soit tenu d'expliquer pourquoi il prenait l'une quelconque de ces mesures et de démontrer que le danger réel ou potentiel présenté par les marchandises n'aurait pu être évité par des mesures moins draconiennes que celles qu'il avait effectivement prises.

64. Ces propositions n'ont pas recueilli un appui suffisant. D'un autre côté, on a estimé qu'il était inutile de demander au transporteur de justifier les mesures qu'il prenait en vertu du projet d'article, car il serait tenu de le faire devant un tribunal au cas où ces mesures seraient contestées par les personnes ayant un droit sur les marchandises. Mais on a fait valoir aussi que les projets d'articles 16 et 17 étaient importants pour confirmer le droit du transporteur de prendre toutes mesures qui étaient raisonnables, voire nécessaires, dans les circonstances afin de prévenir tout danger pour les personnes, les biens ou l'environnement. Le transporteur ne jouissait pas d'un pouvoir discrétionnaire illimité et incontrôlé en vertu de l'article 16, qui indiquait seulement que les mesures raisonnablement prises par lui pour éviter un danger présenté par les marchandises ne constituaient pas un manquement à son obligation de prendre soin des marchandises reçues à des fins de transport. Toutefois, la décharge de responsabilité du transporteur en vertu de l'alinéa 3 o) du projet d'article 18 n'était pas absolue car, en tout état de cause, les mesures prises par lui en vertu des projets d'articles 16 et 17 étaient soumises au critère du caractère raisonnable énoncé dans ces dispositions et inhérentes par ailleurs à l'obligation de soins concernant les marchandises en vertu du projet de convention. Il a été dit aussi que la limitation des droits du transporteur en vertu du projet d'article aux situations dans lesquelles il pouvait prouver qu'il n'avait pas connaissance de la nature dangereuse des marchandises reviendrait à transférer le risque lié au transport de marchandises dangereuses du chargeur au transporteur, ce qui ne devrait pas être admis dans le projet de convention.

65. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 16 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 17. Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer**

66. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 17 et l'a renvoyé au groupe de rédaction

**Chapitre 5. Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard****Projet d'article 18. Fondement de la responsabilité***Paragraphe 2*

67. Outre une demande de suppression du paragraphe 3, on s'est fortement prononcé en faveur de modifications du paragraphe 2 du projet d'article 18.

*Paragraphe 3*

68. La suppression du paragraphe 3, ainsi que de l'intégralité de la liste des cas dans lesquels le transporteur était déchargé de responsabilité pour la perte ou le

dommage subi par les marchandises, a été fortement appuyée au sein de la Commission. On a fait valoir qu'un tel système rappelait les débuts du transport de ligne régulière et ne se justifiait pas à une époque où l'industrie navale avait fait d'énormes progrès technologiques, avec l'apparition de nouvelles générations de navires, porte-conteneurs, et navires spécialisés dans le transport de produits dangereux ou de produits extrêmement périssables. Les Règles de Hambourg, a-t-on noté, ne reprenaient pas la liste des cas exceptés figurant dans les Règles de La Haye-Visby, si bien que, pour l'ensemble des États qui avaient adopté les premières, le projet de convention constituait un pas en arrière. On a estimé que le paragraphe 3 du projet d'article 18 était de nature à aggraver la situation juridique de l'ayant droit à la cargaison et pourrait avoir pour effet pratique normal un relèvement des primes d'assurance, qui se répercuterait naturellement sur le prix des marchandises. Cet effet boule de neige, en bout de chaîne, atteindrait les consommateurs finals avec toutes les conséquences évidentes qui en résulteraient pour leur pouvoir d'achat et donc sur les économies nationales.

69. La Commission, bien que comprenant ces arguments, est convenue dans l'ensemble de ne pas supprimer le paragraphe. On lui a rappelé à cet égard le long débat que le Groupe de travail avait tenu sur la même question ainsi que les différents avis qui avaient été exprimés. La Commission était consciente du caractère détaillé de ces discussions et du compromis minutieux qui avait été réalisé dans l'actuel projet d'article 18. Selon elle, ce compromis serait menacé par la suppression proposée du paragraphe 3 du projet d'article, disposition que de nombreuses délégations voyaient comme un élément essentiel d'un régime de responsabilité équitable.

70. On a estimé par ailleurs que, d'une manière générale, les objections formulées à propos du projet de paragraphe tenaient à un malentendu sur sa signification pratique. Le transporteur assumait le plus souvent une responsabilité fondée sur la faute, non une responsabilité de plein droit. Le principe voulant que le transporteur réponde du dommage subi par les marchandises s'il était prouvé que celui-ci résultait d'une faute de sa part n'était donc en rien une nouveauté dans le projet de convention. Le paragraphe 3 s'inscrivait dans un régime général de responsabilité pour faute et les cas s'y trouvant énumérés correspondaient à des situations où le transporteur ne serait pas fautif. Point plus important encore, les cas énumérés au paragraphe 3 n'exonéraient pas le transporteur de toute responsabilité, et ne faisaient que renverser la charge de la preuve et établir une présomption simple d'absence de faute de sa part. Le chargeur pouvait toujours, en vertu des paragraphes 4 et 5 du projet d'article, prouver que la faute du transporteur avait causé les événements invoqués par ce dernier ou y avait contribué, ou que le dommage était effectivement ou probablement dû au fait que le navire n'était pas en état de navigabilité. Nombre de ceux qui s'opposaient initialement à la liste du paragraphe 3 étaient à présent convaincus dans l'ensemble du caractère approprié du régime de responsabilité prévu dans le projet d'article 18.

#### *Paragraphes 4, 5 et 6*

71. Une autre critique suscitée par le projet d'article concernait le régime de la preuve, dont on a dit qu'il marquait une rupture par rapport aux régimes antérieurs. Si l'obligation, pour la partie assumant le fardeau de la preuve, de fournir des éléments à l'appui de ses prétentions n'était pas remise en question, on a estimé que

le chargeur aurait plus de difficultés pour s'acquitter de ce fardeau en vertu du projet d'article qu'en vertu du droit existant. Il était souvent difficile, a-t-on observé, d'obtenir des preuves sur les causes de la perte de marchandises, en particulier pour le destinataire ou le chargeur, car ils n'auraient pas accès à tous les faits pertinents (voire n'auraient accès à aucun d'eux). La charge de la preuve, pour les causes réelles de la perte, devait normalement incomber au transporteur, qui était mieux à même que le chargeur de savoir ce qui s'était passé pendant que les marchandises étaient sous sa garde. En cas de causes multiples de perte ou de dommage, il appartenait au transporteur de prouver dans quelle mesure une proportion de la perte était due à une cause particulière.

72. On a fait valoir que le chargeur aurait des difficultés à prouver que le navire n'était pas en état de navigabilité, qu'il n'était pas convenablement armé, équipé ou approvisionné, ou que les cales n'étaient pas appropriées pour le transport des marchandises, comme l'exigeait le paragraphe 5. Le jeu combiné des paragraphes 4, 5 et 6 modifiait la règle générale d'attribution de la responsabilité d'une façon qui risquait d'affecter un nombre important de réclamations concernant les marchandises et de désavantager les chargeurs lorsque la perte ou le dommage étaient dus à plusieurs causes et que l'une de ces causes était l'innavigabilité du navire due à la négligence. Dans de tels cas, il incomberait au chargeur de prouver dans quelle mesure l'état d'innavigabilité avait contribué à la perte. Il a été dit que, toutes les fois qu'une perte ou un dommage résultait de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, devait incomber au transporteur ou à toute autre personne cherchant à dégager sa responsabilité en se prévalant du projet d'article, lequel devait être modifié en conséquence. Il a aussi été proposé de supprimer le paragraphe 6, par crainte que le concept de responsabilité proportionnée qu'il introduisait ne crée des obstacles en matière de preuve pour des ayants droit en litige.

73. La Commission a pris note de ces inquiétudes. Le maintien des paragraphes 4, 5 et 6 du projet d'article, dans leur rédaction actuelle, a néanmoins été amplement appuyé. Le chargeur, a-t-on noté, n'assumait pas une charge aussi lourde qu'on l'affirmait. En fait, rien dans le projet d'article ne l'obligeait à apporter la preuve irréfutable de l'innavigabilité, car le fardeau de la preuve retomberait sur le transporteur dès lors que le chargeur démontrait que l'innavigabilité avait "probablement" causé le dommage ou y avait "probablement" contribué. Le paragraphe 6 avait lui aussi été longuement débattu au sein du Groupe de travail et le texte actuel renfermait un compromis que de nombreuses délégations considéraient comme un élément essentiel de l'équilibre général du projet d'article 18.

#### *Conclusions concernant le projet d'article*

74. La Commission a repris un débat général sur le projet d'article 18, en particulier son paragraphe 3, après avoir examiné les paragraphes 4 à 6.

75. La décision de ne pas modifier le projet d'article, en particulier son paragraphe 3 (voir ci-dessus, par. 68 à 70) a soulevé de vives objections au sein de la Commission. On a déclaré que le maintien de ce paragraphe aurait un certain nombre de conséquences négatives, comme l'augmentation des primes d'assurance, qui entraînerait un renchérissement des marchandises et donc une détérioration de la qualité de la vie des consommateurs finals que ressentiraient particulièrement les

populations des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement. On a dit aussi que ce résultat irait à l'encontre d'un certain nombre d'objectifs de politique générale et de principes fondamentaux des Nations Unies, tels qu'ils ont officiellement été adoptés par l'Assemblée générale. On a rappelé par exemple à la Commission les objectifs du Millénaire pour le développement exposés dans la résolution 60/1 du 16 septembre 2005, par laquelle l'Assemblée générale a adopté le Document final du Sommet mondial de 2005. Ces objectifs appelaient à faire du droit au développement une réalité pour tous. On a souligné que tous les organes et organismes des Nations Unies étaient priés, conformément à la résolution 60/1 de l'Assemblée, de s'employer à établir un lien entre leurs activités et les objectifs du Millénaire. La Commission a été instamment priée de ne pas négliger le rôle qu'elle jouait dans ce processus et de ne pas perdre de vue les répercussions négatives que sa décision relative au projet d'article 18 aurait pour un certain nombre de pays en développement et de pays les moins avancés. On a dit craindre qu'en conservant dans le texte des dispositions qui favorisaient indûment les transporteurs au détriment des chargeurs, la Commission ne réduise l'acceptabilité du projet de convention dans des régions entières du monde.

76. La Commission a pris du temps pour examiner ces préoccupations, y compris les suggestions faites pour tenter de modifier le projet d'article d'une manière qui puisse apaiser certaines d'entre elles. L'avis dominant et fermement défendu a toutefois été que le Groupe de travail, après des années de longues négociations, avait fini par trouver un équilibre viable entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs et que le projet d'article représentait le meilleur compromis auquel il était possible de parvenir. On a estimé qu'il était extrêmement improbable de pouvoir obtenir un meilleur résultat à un stade aussi avancé des négociations. Le projet d'article faisait en outre partie d'un équilibre d'ensemble entre différents intérêts et toute modification de son contenu conduirait nécessairement à modifier d'autres parties du projet de convention dont certaines étaient elles-mêmes le fruit de compromis délicats négociés avec soin.

77. Tout en rappelant à ceux qui n'étaient pas entièrement satisfaits du projet d'article qu'elle comprenait leur position, la Commission a décidé d'approuver le projet d'article 18 quant au fond et de le renvoyer au groupe de rédaction. Ce faisant, elle a demandé au groupe de rédaction d'harmoniser la référence faite aux conteneurs, à l'alinéa a) iii) du paragraphe 5 avec une référence similaire à l'alinéa c) du projet d'article 15 en supprimant les crochets qui entourent le passage en question.

#### **Projet d'article 19. Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui**

78. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 19 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 20. Responsabilité des parties exécutantes maritimes; projet d'article premier, paragraphe 6 "partie exécutante" et paragraphe 7 "partie exécutante maritime"**

79. Il a été noté que le projet d'article 20 soumettait la partie exécutante maritime aux mêmes responsabilités que celles imposées au transporteur. Conformément à la définition contenue dans le paragraphe 7 du projet d'article premier, la qualité de

“partie exécutante maritime” ne pourrait être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournissait ou s’engageait à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire. Il a été dit que l’effet combiné de ces dispositions était inapproprié car l’emballage des marchandises en vue de leur transport par mer pouvait aussi s’effectuer à l’intérieur du pays. En outre, les entreprises de chargement dans les zones portuaires fournissaient de plus en plus souvent des services qui ne relevaient pas des obligations du transporteur. On pouvait également se demander si un transporteur routier ou ferroviaire qui acheminait des marchandises vers la zone portuaire aurait la qualité de partie exécutante maritime pour la totalité du voyage ou s’il serait une simple partie exécutante jusqu’à ce qu’il atteigne la zone portuaire et deviendrait une partie exécutante maritime en entrant dans cette zone. Étant donné qu’il était difficile dans la pratique de déterminer les limites des zones portuaires, l’application concrète de ces dispositions serait problématique. Compte tenu de ces problèmes, il a été suggéré que le projet de convention autorise les États contractants à faire des déclarations leur permettant de limiter l’application de la Convention au transport par mer uniquement.

80. Il a été répondu que, conformément au paragraphe 7 du projet d’article premier, la qualité de “partie exécutante maritime” ne serait reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournissait ou s’engageait à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire. Cette condition était conforme à une décision de principe prise par le Groupe de travail selon laquelle les transporteurs routiers ne devraient généralement pas être assimilés à des parties exécutantes maritimes. Par conséquent, un transporteur routier ayant acheminé des marchandises de l’extérieur à l’intérieur de la zone portuaire ne serait pas considéré comme une partie exécutante maritime, puisqu’il ne se serait pas acquitté de ses obligations exclusivement dans la zone portuaire. En outre, on a noté qu’il était devenu courant que les autorités locales définissent l’étendue de leurs zones portuaires, ce qui dans la plupart des cas constituerait manifestement une base pour l’application du projet d’article. Le Groupe de travail, a-t-on également signalé, ne voyait pas la nécessité pratique d’avoir une définition uniforme du terme “zone portuaire”.

81. La Commission a approuvé quant au fond le projet d’article 20 et les définitions contenues dans les paragraphes 6 et 7 du projet d’article premier, et les a renvoyés au groupe de rédaction.

#### **Projet d’article 21. Responsabilité solidaire**

82. La Commission a approuvé quant au fond le projet d’article 21 et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d’article 22. Retard**

83. On a estimé que le projet d’article n’était pas satisfaisant, car il ne limitait pas la somme due pour retard de la livraison et s’en remettait entièrement à la liberté contractuelle. Une autre critique a été qu’il n’apparaissait pas clairement s’il était également possible, en vertu du projet d’article, d’obtenir réparation pour le dommage causé par le retard lorsque des délais ou périodes de livraison avaient été fixés. On a donc proposé de supprimer le projet d’article et de laisser la loi nationale applicable régler la question de la responsabilité pour retard.

84. En réponse, il a été dit que, tel qu’il était actuellement libellé, le projet d’article n’exigeait pas un accord exprès sur un délai ou une période de livraison,

mais qu'il ne permettait pas non plus au transporteur de se décharger de sa responsabilité pour retard.

85. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 22 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 23. Calcul de la réparation**

86. Une proposition visant à indiquer que la valeur des marchandises serait déterminée par les tribunaux compétents, dans les cas où il n'existait pas de marchandises semblables, n'a bénéficié d'aucun appui. On a estimé que les tribunaux évalueraient généralement la somme due à titre de réparation conformément aux règles locales et que le projet de convention ne devrait pas tenter d'établir des règles concrètes pour des situations exceptionnelles.

87. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 23 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 24. Avis de perte, de dommage ou de retard**

88. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 24 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

### **Chapitre 6. Dispositions supplémentaires relatives à des étapes particulières du transport**

#### **Projet d'article 25. Déroutement durant le transport par mer**

89. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 25 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 26. Marchandises en pontée et paragraphes 24 ("marchandises"), 25 ("navire") et 26 ("conteneur") du projet d'article premier**

90. Une proposition visant à mentionner les véhicules routiers ou ferroviaires dans la définition du terme "marchandises" n'a pas reçu un appui suffisant, car, a-t-on estimé, il serait alors nécessaire d'apporter des modifications à d'autres dispositions du projet de convention, notamment au paragraphe 2 de l'article 61, qui mentionne les conteneurs de marchandises ou les véhicules routiers et ferroviaires.

91. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 26 et les définitions contenues dans les paragraphes 24, 25 et 26 du projet d'article premier, et les a renvoyés au groupe de rédaction. Elle a prié le groupe de rédaction de veiller à la cohérence, dans l'ensemble du projet de convention, des renvois aux "coutumes, usages et pratiques du commerce".

#### **Projet d'article 27. Transport précédent ou suivant un transport par mer**

92. Il a été rappelé par la Commission que les versions antérieures de l'article 27 du projet de convention, non seulement faisaient référence aux autres instruments internationaux, mais mentionnait aussi entre crochets la "loi nationale". Il a été rappelé également qu'à la dix-neuvième et vingtième session du Groupe de travail cette référence avait été supprimée dans le cadre d'une proposition de compromis

concernant plusieurs questions, dont la limitation de la responsabilité du transporteur (voir A/CN.9/621, par. 189 à 192 et A/CN.9/642, par. 163 et 166).

93. Il a été proposé au sein de la Commission de réinsérer dans le projet d'article 27 la référence à la "loi nationale", ou d'inclure dans le projet de convention une disposition permettant à un État contractant de faire une déclaration incluant sa loi nationale impérative dans le projet d'article 27. À l'appui de cette proposition, on a fait observer que certains États avaient des règles nationales très spécifiques s'appliquant à des régions géographiques particulières, comme les déserts, et souhaiteraient conserver ces règles spéciales lorsque le projet de convention sera entré en vigueur. En outre, on a fait valoir que, puisque le texte actuel du projet d'article 27 prévoyait une solution en cas de conflit éventuel avec des conventions régionales sur le transport unimodal, le même statut devrait être accordé à la loi nationale d'autres États qui n'étaient pas parties au projet de convention, bien que leurs règles internes ne découlent pas d'obligations internationales. Il a été dit aussi que le rétablissement d'une référence à la "loi nationale" dans le projet d'article 27 pourrait permettre à des États plus nombreux de ratifier la Convention et favoriserait ainsi une plus large acceptation de l'instrument par autant d'États que possible.

94. On s'est également dit préoccupé au sein de la Commission par le fait que le projet d'article 27 ne s'appliquait qu'à la perte ou au dommage subi par les marchandises dont on pouvait déterminer qu'elle/il était survenu(e) pendant une étape particulière du transport. Il a été dit que dans la plupart des cas il serait très difficile de prouver où la perte ou le dommage était survenu(e), et que par conséquent le projet d'article 27 aurait probablement une applicabilité limitée. On a indiqué encore que dans les cas où il était possible de localiser la perte ou le dommage, il serait particulièrement important de se soumettre à la loi nationale régissant cette étape particulière du transport.

95. Bien que la réinsertion d'une référence à la "loi nationale" dans le projet d'article 27 ait suscité un certain soutien et de la compréhension, on a fait observer que le texte actuel du projet d'article 27, y compris la suppression de la référence à la "loi nationale", était le résultat d'un compromis complexe qui avait pris forme au cours de plusieurs sessions du Groupe de travail. On a attiré l'attention sur le fait que ce compromis avait porté sur un certain nombre de différentes questions difficiles, dont l'établissement des limites de responsabilité du transporteur, et que la réinsertion de la référence à la loi nationale risquait de réduire ce compromis à néant. Il a été demandé à la Commission d'appuyer le texte existant qui représentait l'aboutissement de ce compromis, et cette demande a reçu un accueil favorable. Un certain nombre de délégations ont noté que le compromis ne leur avait pas donné entière satisfaction, mais qu'elles continuaient à le soutenir dans le souci de parvenir à un consensus aussi large que possible sur le texte.

96. Un argument supplémentaire en faveur du maintien du texte tel qu'il était rédigé était qu'il y avait une très grande différence entre l'insertion d'une référence, dans le projet d'article 27, à la "loi nationale" et aux instruments juridiques internationaux. Dans le cas de ces derniers, on pouvait s'attendre que le contenu de la législation soit bien connu, transparent et harmonisé, et ne constitue donc pas un trop gros obstacle au commerce international. En revanche, la loi nationale différait considérablement d'un État à l'autre, il serait beaucoup plus difficile de découvrir les prescriptions légales dans un régime interne particulier, et la loi nationale

risquait beaucoup plus de changer à tout moment. On a dit que ces facteurs rendaient l'insertion d'une référence à la loi nationale dans le projet d'article 27 beaucoup plus problématique et aurait probablement pour effet une beaucoup moins grande harmonisation que la mention dans la disposition des instruments internationaux. Ce point de vue a été soutenu au sein de la Commission.

97. Il a été souligné que, comme le projet d'article 27 n'était manifestement plus une disposition régissant le conflit de conventions, l'emploi des termes "ne l'emportent pas", dans son chapeau, risquait d'être mal interprété. Il a été proposé de les remplacer par les termes "ne s'appliquent pas". Il a cependant été fait observer que la simple substitution de ces termes risquait de poser des problèmes, car les dispositions contradictoires non seulement seraient inapplicables, mais seraient inapplicables seulement dans la mesure où elles seraient en conflit avec les dispositions du projet de convention. On a reconnu en outre qu'un remaniement plus substantiel du texte du projet d'article 27 serait probablement nécessaire pour obtenir le résultat suggéré. La Commission est convenue que le texte actuel du projet d'article 27 était acceptable.

#### **Chapitre 7. Obligations du chargeur envers le transporteur**

98. Après réflexion, la Commission a approuvé quant au fond de projet d'article 27 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 28. Remise des marchandises pour le transport**

99. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 28 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 29. Coopération entre le chargeur et le transporteur pour la fourniture d'informations et d'instructions**

100. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 29 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 30. Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents**

101. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 30 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur**

102. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 31 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 32. Information pour l'établissement des données du contrat et paragraphe 23 du projet d'article premier ("données du contrat")**

103. On a fait observer au sein de la Commission que les projets d'articles 32 et 33 prévoyaient une responsabilité potentiellement illimitée du chargeur pour manquement à son obligation de fournir des informations pour l'établissement des données du contrat ou à son obligation concernant l'expédition de marchandises

dangereuses. On s'est dit préoccupé par le contraste entre la responsabilité potentiellement illimitée du chargeur et la situation du transporteur, qui ne devait assumer qu'une responsabilité limitée en vertu du projet d'article 61. Étant donné les autres libertés contractuelles autorisées en application du projet de convention, il a été suggéré d'accorder au chargeur un certain allègement de sa responsabilité en supprimant le terme "limite" au paragraphe 2 du projet d'article 81, afin de permettre aux parties au contrat de transport de s'entendre pour limiter sa responsabilité (voir la discussion sur la suppression proposée du terme "limite" au paragraphe 2 du projet d'article 81 aux paragraphes 236 à 241 ci-dessous). La Commission est convenue d'examiner cette proposition lorsqu'elle reverrait le projet d'article 81 du texte.

104. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 32 et la définition de "données du contrat" contenue dans le paragraphe 23 du projet d'article premier et les a renvoyés au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 33. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses**

105. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 33 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 34. Situation du chargeur documentaire et paragraphe 9 du projet d'article premier ("chargeur documentaire")**

106. On a exprimé la crainte que le projet d'article 34, en soumettant le chargeur documentaire à toutes les obligations du chargeur, ne soit trop large. Ce point de vue n'a pas été retenu par la Commission. En outre, à une question portant sur le point de savoir si le chargeur documentaire et le chargeur pouvaient être considérés comme étant conjointement et solidairement responsables, on a répondu qu'il n'y avait pas d'intention d'établir une responsabilité conjointe et solidaire entre les deux.

107. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 34 et la définition de "chargeur documentaire" contenue dans le paragraphe 9 du projet d'article premier et les a renvoyés au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 35. Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui**

108. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 35 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 36. Cessation de la responsabilité du chargeur**

109. Des questions ont été soulevées au sein de la Commission au sujet de la raison d'être du projet d'article 36 dans le texte, compte tenu en particulier de l'approche généralement souple du projet de convention à l'égard de la liberté contractuelle. Bien qu'il ait été rappelé que certaines délégations au sein du Groupe de travail avaient demandé l'inclusion d'une disposition sur la cessation de la responsabilité du chargeur, la Commission a été d'avis dans l'ensemble qu'une telle disposition n'était pas nécessaire dans le texte et pouvait être supprimée.

110. La Commission est convenue de supprimer l'article 36 du texte du projet de convention.

## **Chapitre 8. Documents de transports et documents électroniques de transport**

### **Projet d'article 37. Émission du document de transport ou du document électronique de transport**

111. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 37 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

### **Projet d'article 38. Données du contrat**

112. L'avis selon lequel le projet d'article, tel qu'il était rédigé actuellement, était incomplet, en ce sens qu'il traitait seulement des marchandises et du transporteur mais ne mentionnait pas, en particulier, d'autres aspects essentiels tels que la livraison et le moyen de transport, a bénéficié d'un large appui. On a fait observer que le chargeur ou le destinataire, selon le cas, aurait besoin d'informations complémentaires pour pouvoir prendre des mesures concernant l'expédition. Les banques demandaient souvent aux chargeurs de présenter des connaissements "embarqués", ce qui obligeait le chargeur à désigner le navire sur lequel les marchandises étaient chargées. Du même coup, un destinataire qui attendait les marchandises à un certain endroit ne devrait pas être surpris qu'on lui demande d'en prendre livraison à un endroit différent et le projet de convention devrait exiger que le document de transport fournisse des informations auxquelles le destinataire puisse se fier. Le destinataire devrait en outre pouvoir, sur la base des informations contenues dans le document de transport, prendre les mesures nécessaires pour une livraison ordonnée des marchandises, par exemple la location du transport intérieur, et aurait donc besoin de connaître au moins le lieu de destination et l'heure d'arrivée prévue. Il a donc été proposé d'exiger que les informations suivantes figurent dans le document de transport, en plus de celles qui sont déjà mentionnées dans le projet d'article: le nom et l'adresse du destinataire; le nom du navire; les ports de chargement et de déchargement; et la date à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises, ou la date approximative de livraison.

113. Une autre proposition en faveur de l'ajout de nouveaux éléments à la liste du projet d'article consistait à indiquer les lieux de réception et de livraison, car ces éléments étaient nécessaires pour déterminer la portée géographique de l'application de la Convention conformément à son article 5. En l'absence de ces éléments, les parties pourraient ne pas savoir si la Convention s'appliquait au contrat de transport.

114. En réponse à ces propositions, on a souligné que le projet d'article portait uniquement sur les données du contrat impératives sans lesquelles le transport ne pouvait être exécuté et qui étaient nécessaires pour l'application d'autres dispositions du projet de convention. Rien n'empêchait les parties de s'entendre pour insérer dans le document de transport d'autres données qu'elles jugeaient utile de mentionner pour des raisons commerciales. On a fait observer toutefois aussi que l'ajout proposé envisageait certaines informations factuelles, telles que le nom du navire, les ports de chargement ou de déchargement ou la date approximative de livraison, que les parties pouvaient ne pas encore connaître au moment de l'émission des documents de transport. L'un des principaux soucis du chargeur, a-t-on dit, était généralement d'obtenir un document de transport le plus tôt possible, pour pouvoir le remettre à la banque ayant accordé le crédit documentaire afin d'obtenir le paiement correspondant aux marchandises vendues. Or, l'émission du document de transport serait nécessairement retardée si toutes les informations

supplémentaires qu'il avait été proposé d'insérer dans le projet d'article devaient être rendues impératives. On a expliqué que dans le cas d'un transport multimodal, par exemple, plusieurs jours pourraient s'écouler entre le départ des marchandises d'un lieu à l'intérieur du pays et leur arrivée effective au port initial de chargement. Du temps pourrait encore s'écouler avant que les marchandises soient transportées par un autre navire jusqu'à un port d'éclatement, où elles seraient de nouveau déchargées pour être transportées jusqu'à leur destination finale. Dans une telle situation, qui était très courante dans la pratique, seuls étaient en général connus le nom du premier navire ou du navire de collecte au moment où était émis le document de transport. Qui plus est, les ports de chargement et de déchargement étaient souvent inconnus, car les gros transporteurs pouvaient répartir les marchandises entre divers ports alternatifs pour des considérations financières (par exemple pour les services terminaux) ou opérationnelles (par exemple, l'espace disponible sur des navires de mer).

115. On a fait valoir que la mention du nom du chargeur ne devrait pas elle non plus être impérative. Il était vrai, a-t-on dit, que les documents de transport désignaient toujours une personne comme chargeur. Dans la pratique, cependant, la personne désignée n'était souvent qu'un chargeur documentaire et il était souvent demandé aux transporteurs de le changer. Dans certains cas, un chargeur pouvait même, pour des raisons commerciales parfaitement légitimes, préférer que son nom reste confidentiel. Cette pratique n'empêchait jamais de transporter des marchandises, car les transporteurs connaissaient généralement leurs clients et sauraient à qui facturer le fret. On a dit aussi que, pour des raisons similaires, il fallait faire preuve de prudence avant de demander que le document de transport mentionne d'autres éléments, tels que le nom et l'adresse du destinataire, car dans de nombreux cas, des marchandises pourraient être revendues en transit et le nom de l'acheteur final ne serait pas connu au moment où le document de transport était émis. La pratique usuelle dans de nombreuses professions était simplement d'indiquer comme destinataire "à l'ordre du chargeur". Les chaînes de négociations, dans certaines professions faisaient aussi que même le lieu de la livraison pouvait ne pas être connu au moment où les marchandises étaient chargées. Les chargeurs de pétrole en vrac en Extrême-Orient, par exemple, indiquaient souvent la destination de la marchandise en des termes non spécifiques (tels que "Ouest de Gibraltar"), usage qui dans la pratique causait rarement des problèmes, mais que ne permettrait pas l'extension proposée des données du contrat impératives.

116. Il a été dit que l'indication de la date de livraison ne devrait pas non plus devenir un élément impératif du document de transport, étant donné que dans la plupart des cas, un transporteur maritime ne pouvait donner qu'une évaluation inexacte de la durée du transport. La pratique actuelle, consistant à signaler au transporteur la partie à aviser, permettait de lever les incertitudes quant à la date de livraison et de faciliter la livraison aux destinataires. Le projet de convention améliorerait cette pratique en exigeant que le document de transport indique le nom et l'adresse du transporteur, exigence qui ne figurait pas dans les Règles de Hambourg, par exemple. Les progrès enregistrés par les technologies de l'information et de la communication, qui étaient illustrés par les systèmes de pointe de localisation des marchandises que de nombreux transporteurs proposaient via Internet ces dernières années, faisaient qu'il était beaucoup plus facile pour les chargeurs d'obtenir directement du transporteur des renseignements détaillés sur la livraison des

marchandises qu'à l'époque où les destinataires devaient se fier essentiellement au document de transport proprement dit pour obtenir cette information.

117. La Commission a engagé un débat approfondi sur l'opportunité d'ajouter de nouveaux éléments à ceux déjà énumérés dans le projet d'article 38 et sur les conséquences pratiques de tels ajouts. En réponse à une question, il a été dit que le fait de considérer les éléments énumérés dans le projet d'article 38 comme des données du contrat "impératives" prêtait dans une certaine mesure à confusion, étant donné que le projet d'article 41 énonçait clairement que l'absence ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs données du contrat n'affectait pas en soi la nature juridique ou la validité du document de transport. En conséquence, le destinataire, par exemple, ne serait pas privé de son droit de demander livraison des marchandises en vertu d'un document de transport si les dispositions du projet d'article 38 n'étaient pas entièrement ou exactement respectées en raison d'une erreur ou d'une omission du chargeur ou du transporteur. De même, le projet de convention n'avait pas d'incidence sur le droit que pourrait avoir le chargeur, en vertu de la loi applicable, d'obtenir certaines informations que le transporteur aurait omis de consigner dans le document de transport, ou de faire fond sur certaines suppositions s'appuyant sur des observations en l'absence de renseignements tendant à démontrer le contraire. Cela ne signifiait pas, toutefois, qu'il serait raisonnable d'allonger indéfiniment cette liste, dans la mesure où de nouvelles exigences alourdiraient nécessairement la charge qui pesait sur les parties.

118. La Commission a été sensible aux arguments avancés en faveur du maintien de la liste d'exigences figurant dans le projet d'article 38, dans les limites de ce qui était commercialement raisonnable. Néanmoins, il y a eu un large accord sur le fait que certaines exigences supplémentaires seraient peut-être appropriées pour faire en sorte que le chargeur et le destinataire soient mieux à même de satisfaire aux demandes des banques émettant le crédit documentaire ou de prendre les dispositions logistiques ou autres nécessaires pour recevoir les marchandises au lieu de destination. On a fait observer que compte tenu de la relation existant entre les projets d'article 38 et 41, une liste plus étoffée n'aurait pas d'effet préjudiciable sur les usages commerciaux, étant entendu que le document de transport pourrait toujours être valablement émis même si l'on ne disposait pas encore de certaines informations avant le début du transport. La Commission a également admis que certains éléments pourraient être précisés, s'agissant, par exemple, de leur existence au moment de l'émission du document de transport.

119. Une proposition a été faite, visant à insérer dans le texte du projet d'article 38 le paragraphe suivant:

"2 *bis*. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 37 comprennent en outre:

- a) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il est désigné par le chargeur;
- b) Le nom d'un navire, s'il est spécifié dans le contrat de transport;
- c) Le lieu de réception et, s'il est connu du transporteur, le lieu de livraison; et
- d) Le port de chargement et le port de déchargement, s'ils sont spécifiés dans le contrat de transport."

120. Il a été noté que si la plupart des propositions d'insertion dans le projet d'article 38 avaient été prises en compte, il n'avait pas été possible d'inclure une référence à la date prévue de livraison des marchandises. Bien que l'on ait essayé de le faire, il a été estimé que cette information était si étroitement liée au projet d'article 22 et à la responsabilité du transporteur en cas de retard dans la livraison des marchandises, qu'il valait mieux ne pas risquer de bouleverser le contenu approuvé de ces dispositions. L'insertion au projet d'article 38 du nouveau paragraphe 2 *bis* a bénéficié d'un large appui au sein de la Commission.

121. La Commission a approuvé le projet d'article 38 quant au fond, avec l'addition du paragraphe 2 *bis*, et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 39. Identification du transporteur**

122. La Commission a pris note d'une déclaration selon laquelle l'orientation adoptée dans ce projet d'article n'était pas satisfaisante.

123. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 40. Signature**

124. On a appuyé l'interprétation selon laquelle le projet d'article ne précisait pas les conditions de validité d'une signature, qu'il s'agisse d'une signature manuscrite ou électronique; cette question relevait du droit applicable.

125. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 40 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 41. Lacunes dans les données du contrat**

126. Sous réserve de quelques modifications d'ordre terminologique qui pourraient être nécessaires dans certaines versions linguistiques, la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 41 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 42. Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat**

127. On a fait observer que, dans la pratique, les marchandises pourraient être remises pour être transportées dans un véhicule de transport routier ou ferroviaire fermé de manière à limiter la responsabilité du transporteur pour ce qui était de vérifier les informations concernant les marchandises. La Commission est convenue que les références au "conteneur" dans ce projet d'article devraient également prendre en compte ce type de véhicule. Elle a demandé au groupe de rédaction d'envisager d'autres possibilités de faire référence à ce type de véhicule dans un sens qui évite d'alourdir inutilement le projet d'article par des répétitions et compte tenu de l'utilisation de références analogues dans d'autres parties du texte.

128. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 42 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 43. Force probante des données du contrat**

129. Une proposition tendant à remplacer les mots “mais non” par la conjonction “et”, à l’alinéa c) ii) du projet d’article 43 n’a pas recueilli un soutien suffisant. On a fait observer que contrairement aux numéros d’identification des conteneurs, les numéros d’identification des plombs qui y étaient apposés n’étaient pas nécessairement connus du transporteur, dans la mesure où ces plombs pouvaient être apposés par des parties autres que le chargeur ou le transporteur, comme les douanes ou les autorités sanitaires.

130. La Commission est convenue que dans la situation envisagée à l’alinéa c) ii) du projet d’article, il ne conviendrait pas d’étendre la disposition en question aux véhicules de transport routier ou ferroviaire.

131. La Commission a approuvé quant au fond le projet d’article 43 et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 44. “Fret payé d’avance”**

132. La Commission a approuvé quant au fond le projet d’article 44 et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article premier, paragraphe 14 “document de transport”**

133. Il a été observé que le Groupe de travail était convenu à sa session finale de supprimer la référence à l’“expéditeur” dans le projet de convention, et que la définition du “document de transport” avait par conséquent été modifiée pour que les alinéas a) et b) soient cumulatifs et non exclusifs. Étant donné que les simples récépissés étaient ainsi exclus de la définition du “document de transport”, il a été proposé de supprimer les mots “ou une partie exécutante” du chapeau de la définition. La Commission a approuvé cette modification.

134. Il a également été proposé d’insérer le membre de phrase “ou une personne agissant en son nom” en lieu et place des mots supprimés précédemment afin d’harmoniser la définition avec le paragraphe 1 du projet d’article 40 sur la signature. Il a toutefois été noté qu’on avait pris soin, lors de l’élaboration du projet de convention, de ne pas faire référence aux questions de représentation qui étaient estimées trop complexes pour être abordées dans le cadre de la Convention, même s’il s’agissait en l’occurrence d’un mode de relations courant en matière de transport commercial. En outre, s’il était apparemment nécessaire de faire référence au fait d’agir au nom du transporteur concernant la signature, il a été estimé que l’insertion de cette formulation dans la définition du “document de transport” soulèverait des questions quant à son absence dans le reste du projet de convention. La Commission a soutenu ce point de vue et s’est prononcée contre l’inclusion de ce membre de phrase.

135. Il a aussi été suggéré d’insérer le texte suivant dans la définition sous forme de paragraphe: “Constata le moment où les marchandises sont acquises par le destinataire ou lui sont livrées”. On a toutefois fait observer que le projet d’article 11 imposait au transporteur de déplacer les marchandises jusqu’au lieu de destination et de les livrer au destinataire; la Commission n’a pas retenu la proposition.

**Projet d'article premier, paragraphes 15 ("document de transport négociable"), 16 ("document de transport non négociable"), 18 ("document électronique de transport"), 19 ("document électronique de transport négociable"), 20 ("document électronique de transport non négociable"), 21 ("émission" d'un document électronique de transport négociable), 22 ("transfert" d'un document électronique de transport négociable et 27 ("fret")**

136. Après avoir modifié le paragraphe 18 du projet d'article premier de la même manière que le paragraphe 14 du même projet d'article en supprimant les deux occurrences de "partie exécutive" dans le chapeau, la Commission a approuvé quant au fond les définitions contenues dans les paragraphes 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 et 27 du projet d'article premier et les a renvoyées au groupe de rédaction.

## **Chapitre 9. Livraison des marchandises**

### **Commentaire général**

137. Une préoccupation a été exprimée au sujet du chapitre 9 pris globalement. D'une manière générale, l'objet du régime juridique, au chapitre 9, à savoir fournir des solutions juridiques à un certain nombre de questions délicates, a reçu un très bon accueil. Il a toutefois été estimé que certaines questions difficiles subsistaient, par exemple: à quel moment le destinataire avait-il obligation de prendre livraison? Quelles étaient les voies de recours du transporteur si le destinataire ne respectait pas cette obligation? Et quelles mesures le transporteur devait-il prendre pour s'assurer que les marchandises étaient livrées à la bonne personne?

138. On s'est demandé si le chapitre ne créait pas plus de problèmes qu'il n'en résolvait et si son adoption ne risquait pas d'avoir des répercussions préjudiciables sur la ratification de la Convention. La Commission a pris note de ces préoccupations.

### **Projet d'article 45. Obligation de prendre livraison**

139. Des craintes rejoignant le commentaire général fait à propos du chapitre 9 ont également été exprimées au sujet du projet d'article 45. Si cette approche a bénéficié d'un certain soutien, les préoccupations relatives à ce projet de disposition se sont concentrées sur les mots "le destinataire qui exerce ses droits". On a dit que cette formulation était trop vague en ce sens qu'elle ne permettait pas de fixer un seuil approprié à partir duquel le bénéficiaire serait tenu de s'acquitter de ses obligations en vertu de la Convention. Il a été suggéré de lever cette incertitude en supprimant les mots en question et en les remplaçant par: "le destinataire qui demande livraison des marchandises". Ce point de vue a été soutenu au sein de la Commission.

140. Il a été rétorqué que le projet d'article 45 avait été inclus dans le projet de convention pour traiter du problème spécifique des destinataires qui savaient que leurs marchandises étaient arrivées mais qui, ne souhaitant pas en recevoir livraison, refusaient tout simplement de les réclamer. Il a été noté que les transporteurs étaient régulièrement confrontés à ce problème et que le projet d'article 45 visait à lui apporter une réponse législative. Il a en outre été expliqué que les mots "exerce ses droits" étaient censés couvrir les situations où, par exemple, le destinataire souhaitait examiner les marchandises, ou en prélever des échantillons avant d'en prendre livraison, ou intervenait dans le transport. Il a été fait observer que la

Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises faisait obligation aux acheteurs qui voulaient refuser les marchandises en vertu du contrat de vente d'en prendre livraison auprès du transporteur mais en agissant pour le compte du vendeur. On a estimé que le projet d'article 45 était approprié et en conformité avec cette approche. Ce point de vue a bénéficié d'un certain soutien au sein de la Commission.

141. À l'issue de la discussion, la Commission a décidé d'adopter la modification proposée au paragraphe 139 ci-dessus. Elle a approuvé quant au fond le projet d'article 45, avec cette modification, et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 46. Obligation d'accuser réception**

142. La Commission a approuvé le projet d'article 46 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 47. Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable n'est émis**

143. On s'est inquiété de ce que le projet d'article 47 protégeait le transporteur uniquement s'il avait suivi la procédure requise énoncée dans la disposition, mais ne le protégeait pas dans le cas contraire. On s'est en outre demandé si l'on pouvait partir du principe que, si le chargeur n'était plus la partie contrôlante, c'était probablement parce qu'il avait déjà transféré tous ses droits sur les marchandises à la partie contrôlante, y compris le droit de donner des instructions concernant la marchandise. La Commission a pris note de ces inquiétudes.

144. La Commission a approuvé le projet d'article 47 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction. (Pour la suite de la discussion et les conclusions concernant ce projet d'article, voir par. 166 à 168 ci-dessous.)

#### **Projet d'article 48. Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis**

145. La Commission a approuvé le projet d'article 48 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction. (Pour la suite de la discussion et les conclusions concernant ce projet d'article, voir par. 166 à 168 ci-dessous.)

#### **Projet d'article 49. Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable**

146. Il a été généralement admis que les problèmes auxquels étaient confrontés les transporteurs lorsque le propriétaire des marchandises se présentait au lieu de destination sans les documents requis ou ne se présentait pas du tout, étaient des problèmes réels et concrets. Toutefois, on s'est demandé au sein de la Commission si le projet d'article 49, tel qu'il était actuellement libellé, était la manière la plus appropriée de les résoudre. En particulier, on a estimé que le projet d'article 49 affaiblissait la fonction d'un document de transport négociable comme titre représentatif, dans la mesure où il permettait aux transporteurs de chercher à obtenir d'autres instructions pour la livraison auprès du chargeur ou du chargeur documentaire et donc de supprimer l'obligation de livraison sur présentation d'un connaissement. En outre, on a dit craindre que l'alinéa d) n'augmente le risque de fraude et n'ait des incidences sur les banques et autres acteurs qui comptaient sur la

sécurité offerte par les documents de transport négociables. Une délégation a souligné qu'il était ressorti de discussions avec les banques que le projet d'article 49 se traduirait pour ces dernières par des risques supplémentaires à gérer.

147. On a également estimé que l'indemnité prévue à l'alinéa f) pourrait être problématique pour les assureurs des marchandises, par exemple dans une expédition CAF (coût, assurance et fret), lorsque l'assurance était contractée par le vendeur et la police attribuée à l'acheteur auquel a été transféré le risque de l'expédition. On a fait remarquer que, si le vendeur, involontairement, indemnisait le transporteur en lui donnant d'autres instructions pour la livraison, cela pourrait avoir des répercussions sur toute action en recouvrement que l'assureur pourrait intenter contre le transporteur. Il en résulterait pour les titulaires d'un droit sur les marchandises la perte d'une possibilité de recouvrement pour livraison à une personne autre que le destinataire. La situation, a-t-on dit, était encore compliquée par l'effet conjugué des alinéas d) à f), à savoir qu'un transporteur ayant obtenu du chargeur d'autres instructions pour la livraison serait libéré de toute responsabilité vis-à-vis du porteur mais que, en cas d'indemnisation du transporteur par le chargeur, celui-ci aurait indemnisé une partie qui n'assumait pas de responsabilité.

148. En réponse à certaines des critiques formulées, divers exemples ont été donnés pour illustrer comment le nouveau système envisagé au projet d'article 49 pourrait réduire les vastes possibilités de fraude existantes. Parmi les pratiques actuelles courantes en la matière, on a cité l'émission de plusieurs originaux du connaissement, la falsification des connaissements et la diffusion et la vente de connaissements après livraison des marchandises. Le régime établi par le projet d'article 49 visait à réduire ou éliminer la plupart de ces abus. En outre, on a souligné que ce régime mettait en place un système qui visait à éliminer les risques pour les banques en restaurant l'intégrité du mécanisme du connaissement et que les discussions menées avec les banques et les opérateurs du commerce des produits de base avaient indiqué que, même s'ils pouvaient être contraints d'ajuster certaines de leurs pratiques, ils estimaient que le nouveau régime présentait moins de risques pour eux. Par ailleurs, on a fait remarquer que le système d'émission de lettres de garantie, éventuellement associé à des garanties bancaires, était une procédure à la fois coûteuse et lente pour les destinataires.

149. On a indiqué que les problèmes graves auxquels le projet d'article 49 tentait de remédier n'étaient pas les problèmes des seuls transporteurs, mais de l'ensemble du secteur du transport maritime. On a aussi fait observer que le secteur essayait sans succès de les résoudre depuis un certain temps, et qu'une solution législative était la seule option viable. On a reconnu que l'approche adoptée dans le projet d'article 49 n'était peut-être pas optimale à tous égards, mais que des ajustements globalement acceptables pourraient encore être possibles. La Commission a été instamment priée de saisir l'occasion pour adopter une disposition s'inspirant du projet d'article 49, afin d'offrir une solution législative pour restaurer l'intégrité de la fonction des documents de transport négociables dans le projet de convention.

150. Les craintes émises à propos des problèmes liés à l'application prévue du projet d'article 49, présentés aux paragraphes 146 et 147 ci-dessus ont bénéficié d'un certain appui, mais les avis ont divergé sur le meilleur moyen de régler ces problèmes. Certaines délégations se sont prononcées pour la suppression pure et simple de la disposition, d'autres ont préconisé la suppression des alinéas d) à f) ou des alinéas e) et f), tandis que d'autres encore ont jugé préférable d'envisager de

clarifier ces alinéas problématiques. D'autres encore ont appuyé le maintien du texte tel quel. Néanmoins, on a généralement admis que les problèmes abordés par le projet d'article 49 étaient concrets et urgents.

151. La Commission est convenue d'examiner tout texte amélioré qui pourrait lui être présenté.

152. La Commission a repris ses délibérations sur le projet d'article après avoir terminé son examen du projet de convention. Dans l'intervalle, des consultations informelles étendues avaient eu lieu, avec la participation de nombreuses délégations en vue de modifier le texte du projet d'article de manière à répondre aux diverses préoccupations qui avaient été exprimées précédemment (voir par. 146 et 147 ci-dessus). La Commission a été informée des difficultés rencontrées dans la recherche d'une solution de compromis, en raison de l'ampleur du désaccord au sujet du projet d'article, beaucoup s'étant prononcés pour la suppression des alinéas d) à h), et beaucoup d'autres ayant insisté pour conserver le projet d'article dans sa totalité. Néanmoins, à la suite de ces consultations informelles, la nouvelle version ci-après du projet d'article a été soumise pour examen par la Commission:

“1. En cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur du document est en droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur les lui livre au moment et au lieu mentionnés à l'article 45:

i) Contre remise du document de transport négociable et, si le porteur est l'une des personnes mentionnées à l'article premier, alinéa 10 a) i), à condition qu'il s'identifie dûment; ou

ii) À condition qu'il démontre, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur du document électronique de transport négociable;

b) Le transporteur refuse de livrer les marchandises si les conditions de l'alinéa a) i) ou ii) ne sont pas remplies;

c) Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis et si le nombre de ces originaux est mentionné dans le document, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet. Lorsqu'un document électronique de transport négociable a été utilisé, il cesse d'être valable ou de produire effet lorsque les marchandises sont livrées au porteur conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1;

2. Lorsqu'il est indiqué sur le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable que les marchandises peuvent être livrées sans que ce document soit remis, la règle suivante s'applique:

a) Si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le porteur, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas la livraison au transporteur au moment ou dans le délai mentionné à l'article 45 une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ou ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant porteur ne s'identifie pas

dûment comme l'une des personnes visées à l'article premier, paragraphe 10 a), ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le porteur afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

b) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément au paragraphe 2 a) du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises au porteur en vertu du contrat de transport, que le document de transport négociable lui ait été remis ou non, ou que la personne réclamant la livraison en vertu d'un document électronique de transport négociable ait démontré ou non, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur;

c) La personne donnant des instructions conformément au paragraphe 2 a) du présent article indemnise le transporteur dont la responsabilité est engagée envers le porteur en vertu du paragraphe 2 e) du présent article. Le transporteur peut refuser de suivre ces instructions si la personne ne fournit pas une garantie suffisante qu'il pourrait raisonnablement exiger;

d) Lorsque, après la livraison des marchandises par le transporteur conformément au paragraphe 2 b) du présent article, une personne devient le porteur du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable en vertu d'un arrangement contractuel ou d'une autre nature conclu avant cette livraison, elle acquiert des droits opposables au transporteur en vertu du contrat de transport, à l'exception du droit de réclamer la livraison des marchandises;

e) Nonobstant le paragraphe 2 b) et d) du présent article, une personne qui devient porteur après cette livraison alors qu'elle n'avait pas et n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison, acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans le document électronique de transport négociable. Lorsque les données du contrat mentionnent l'heure d'arrivée prévue des marchandises ou indiquent la façon d'obtenir des informations pour savoir si la livraison a eu lieu, cette connaissance est présumée chez le porteur au moment où il acquiert cette qualité."

153. Il a été expliqué que, outre quelques modifications mineures du texte original, telles que l'insertion à l'alinéa 1 a) i) du renvoi approprié au projet d'article premier, alinéa 10 a) i), le nouveau texte proposé contenait un certain nombre de modifications de fond. On a souligné que la formulation de l'alinéa a) du paragraphe 2 différait de celle de l'alinéa d) du paragraphe 2 du texte original essentiellement sur deux points. Premièrement, alors que le texte original obligeait le transporteur à informer que les marchandises n'avaient pas été réclamées et imposait à la partie contrôlante ou au chargeur de donner des instructions pour leur livraison, le nouveau texte permettait au transporteur de demander des instructions, mais n'imposait pas au chargeur l'obligation de les donner. Cette modification a été proposée pour répondre aux préoccupations selon lesquelles le chargeur ne serait

peut-être pas toujours en mesure de donner des instructions appropriées au transporteur dans ces circonstances. Deuxièmement, on a expliqué que le texte précédent exigeait que le porteur reçoive notification, et qu'en l'absence de notification – soit parce que le porteur ne pouvait être trouvé soit parce que le transporteur ignorait où il se trouvait – le reste de la disposition ne s'appliquait pas. Les nouvelles dispositions proposées, au contraire, continueraient de s'appliquer dans de telles situations, qui étaient considérées comme typiques et justifiant une solution dans le projet d'article.

154. On a également expliqué qu'en plus de ces changements, le nouveau texte proposé différait du texte original par un autre aspect important. Le paragraphe 2 du nouveau texte proposé subordonnait maintenant les règles relatives à la livraison de marchandises énoncées dans ses alinéas a) et b) à l'existence, dans le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable, d'une déclaration indiquant que les marchandises pouvaient être livrées sans que ce document soit remis. On a souligné que cet ajout représentait le point le plus controversé de l'ensemble du nouveau projet d'article proposé. On a expliqué que le texte original avait été vivement critiqué en raison des préoccupations qu'il suscitait quant à l'effet négatif que pourraient avoir des règles autorisant la livraison des marchandises sans la remise de documents de transport négociables sur les pratiques commerciales bancaires courantes, ainsi que du point de vue de la doctrine juridique des titres représentatifs. Le texte révisé proposé visait à répondre à cette préoccupation en exigeant une mise en garde claire, pour toutes les parties susceptibles d'être affectées, sous la forme d'une déclaration appropriée dans le document de transport négociable, indiquant que le transporteur était autorisé à livrer les marchandises même sans la remise du document de transport, à condition que le transporteur suive les procédures énoncées dans le projet d'article. On a souligné que les règles proposées étaient censées fonctionner comme un système d'"option positive": pour que le transporteur soit libéré de son obligation de livrer les marchandises conformément aux instructions reçues du chargeur même sans la remise de documents de transport négociables, les parties doivent avoir convenu d'autoriser le transporteur à livrer les marchandises de cette manière dans les circonstances décrites dans le projet d'article. On a fait observer que, si la Commission convenait de remplacer le projet d'article 49 par le nouveau texte proposé, il faudrait modifier en conséquence les projets d'articles 47, 48 et 50.

155. Lors de l'examen du nouveau libellé proposé pour le projet d'article 49, un certain nombre de préoccupations qui avaient été exprimées à propos de la version initiale du projet d'article ont été réitérées, de même que plusieurs des vues exposées par les partisans de cette version. Certains participants ont fait leur avis selon lequel le nouveau texte du projet d'article 49 ne résolvait pas les problèmes précédemment identifiés.

156. Toujours dans le cadre de cet examen, certaines délégations qui étaient fermement opposées à la version initiale du projet de disposition et en avaient demandé la suppression ont de nouveau exprimé cette préférence en ce qui concerne le nouveau texte proposé. En même temps, certaines délégations qui avaient fermement appuyé la version initiale ont confirmé ce soutien, tout en estimant cependant que le nouveau texte pourrait être une solution acceptable.

157. Alors que la version initiale de la disposition continuait de susciter de profondes divergences d'opinion, le nouveau texte proposé, considéré comme une

solution de compromis qui pourrait être plus largement acceptée, a recueilli un soutien général au sein de la Commission. Les partisans de la version initiale du projet d'article 49 ont estimé que, si les dispositions du paragraphe 2 du texte révisé n'étaient plus impératives, alors qu'elles l'étaient dans la version initiale, elles constituaient néanmoins une amélioration par rapport à l'état actuel des choses.

158. Par ailleurs, alors que le système d'option positive" retenu dans le texte révisé a été généralement appuyé car moins problématique pour ceux qui nourrissaient encore des inquiétudes sur la teneur du paragraphe 2, une certaine préférence a été exprimée pour l'adoption, dans ce paragraphe, d'un système d'option négative" ou système "par défaut". À cet égard, le système d'option négative" serait, pensait-on, moins susceptible de préserver tout simplement le statu quo. On a aussi exprimé la crainte que dans certains pays un document de transport contenant une déclaration indiquant que les marchandises pouvaient être livrées sans que ce document soit remis ne soit pas considéré du tout comme un document négociable. Il a toutefois été estimé, et cet avis a été appuyé, que la différence entre système d'option positive" et système d'option négative" n'était probablement pas très significative, puisque les trois principales parties prenantes au commerce de marchandises pour lesquelles le paragraphe 2 serait particulièrement important (à savoir les transporteurs, les courtiers en marchandises et les banques) décideraient si le paragraphe 2 était ou non effectivement utilisé. On a fait observer qu'une telle décision se fonderait sur des motifs commerciaux et non sur le point de savoir si la disposition comportait un système d'option positive" ou "négative". De l'avis général, quel que soit le système retenu, le nouveau texte proposé pour le projet d'article 49 offrirait aux parties intervenant dans le commerce de marchandises, où a-t-on dit la livraison sans présentation du document négociable était fréquente, un moyen de mettre fin aux abus en matière de connaissements et aux problèmes en découlant.

159. Toujours à l'appui du texte révisé, on a fait observer que la situation actuelle n'était pas satisfaisante, en ce sens que le traitement des connaissements qui comprenaient une déclaration selon laquelle la livraison pouvait avoir lieu sans que soient remis lesdits documents, variait selon les pays. Dans certains pays, seule la déclaration était considérée comme non valide, mais dans d'autres, elle était jugée valide et le transporteur pouvait simplement livrer les marchandises sans que soient remis ces documents, indépendamment de toute règle particulière. En outre, il y avait un risque que de telles déclarations puissent apparaître dans un connaissement, dans la mesure où l'un des principaux transporteurs au moins avait antérieurement fait figurer puis retiré une telle déclaration dans ses documents. Face à cette incertitude, le texte révisé du projet d'article 49 représentait une amélioration et pouvait être considéré en quelque sorte comme une garantie qu'une certaine forme de procédure serait suivie, même lorsqu'il était autorisé que les marchandises soient livrées sans que soit remis le document négociable.

160. Il a été suggéré d'apporter des modifications au nouveau texte proposé pour le projet d'article 49. On a émis l'avis que, puisque la disposition s'appliquerait surtout au commerce des marchandises, qui pour l'essentiel incorporait par référence dans le document de transport les clauses et conditions de la charte-partie, le membre de phrase "lorsqu'il est indiqué soit expressément, soit par incorporation par référence à la charte-partie," devrait être inséré dans le chapeau du paragraphe 2

à la place des mots “lorsqu’il est indiqué”. Cette suggestion a recueilli un certain soutien.

161. Toutefois, des objections ont également été exprimées à l’idée d’autoriser la livraison des marchandises sans que soient remis les documents de transport, par simple incorporation par référence aux clauses d’une charte-partie. On a appuyé la suggestion selon laquelle il serait préférable, si la possibilité envisagée au paragraphe 2 devait être encore étendue, de supprimer purement et simplement le paragraphe. Une autre proposition a été de placer l’adverbe “expressément” avant le mot “indiqué”. Cette proposition a été soutenue, en particulier parmi ceux qui avaient été favorables à la suppression de tout ou partie du texte initial du projet d’article 49.

162. On s’est demandé s’il pourrait être souhaitable de modifier le titre du projet d’article 49 pour tenir compte du fait que, dans certains cas, la remise du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable ne serait pas exigée. On a répondu qu’il serait préférable de conserver le titre tel que libellé, étant donné que la règle générale énoncée dans le projet d’article 49 continuerait d’exiger la remise du document, et que le paragraphe 2 se voulait une exception à cette règle générale. Ce point de vue a été appuyé.

163. À la question de savoir si l’“arrangement contractuel” mentionné à l’alinéa d) du paragraphe 2 pouvait être un accord verbal, on a répondu que le terme renvoyait à un contrat de vente ou une lettre de crédit, qui se présenterait habituellement sous forme écrite. Cependant, comme le projet d’article 49 ne figurait pas parmi les dispositions énumérées au projet d’article 3 pour lesquelles la forme écrite était exigée, cet arrangement pouvait être verbal.

164. On s’est inquiété de savoir si la relation entre le nouveau paragraphe 2 et le projet d’article 50 était suffisamment claire. Pour répondre à cette inquiétude, la Commission est convenue d’insérer les mots “sans préjudice du paragraphe 1 de l’article 50” au début du paragraphe 2.

165. Sous réserve de l’insertion au début du paragraphe 2 des mots “sans préjudice du paragraphe 1 de l’article 50” ainsi que de l’adverbe “expressément” avant le mot “indiqué”, la Commission a approuvé le nouveau projet d’article 49 quant au fond et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

**Modifications à apporter en conséquence aux projets d’articles 47 (Livraison en l’absence de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable); 48 (Livraison en cas d’émission d’un document de transport non négociable devant être remis); et 50 (Marchandises restant non livrées)**

166. Ayant décidé de remplacer le projet d’article 49 par un nouveau texte (voir par. 152 et 165 ci-dessus), la Commission est convenue qu’il était nécessaire de modifier en conséquence les projets d’articles 47 et 48 afin de les harmoniser avec le nouveau texte. On a proposé d’apporter les modifications suivantes aux dispositions pertinentes de ces articles:

**Article 47. Livraison en l'absence de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable**

“c) Sans préjudice de l'article 50, paragraphe 1, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas la livraison au transporteur au moment ou dans le délai mentionné à l'article 45 une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ou ii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser la partie contrôlante et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;”

**Article 48. Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis**

“b) Sans préjudice de l'article 50, paragraphe 1, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas la livraison au transporteur au moment ou dans le délai mentionné à l'article 45 une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, ou iii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle ou ne remet pas le document, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;”

167. Il a également été noté que les mots “le porteur” devraient être insérés après “la partie contrôlante” dans le projet d'article 50, paragraphe 1 b).

168. La Commission a approuvé les propositions de modification des projets d'articles 47, 48 et 50 et les a renvoyées au groupe de rédaction.

**Projet d'article 50. Marchandises en souffrance**

169. On a exprimé l'avis que les moyens énoncés au projet d'article 50 n'étaient disponibles que pour un transporteur confronté au problème de marchandises non livrées après avoir essayé de les livrer conformément à la procédure prévue au projet d'article 49. On a cependant, au sein de la Commission, appuyé un autre point de vue, selon lequel l'emploi de la conjonction alternative “ou” dans l'énumération des divers motifs pour lesquels des marchandises seraient réputées en souffrance, indiquait clairement qu'un droit ou une obligation de refuser la livraison en vertu du projet d'article 49 ne constituait qu'un motif parmi plusieurs pour lesquels les marchandises pouvaient être réputées en souffrance. Il a été proposé de préciser cette dernière intention en ajoutant au paragraphe 3, après les termes “le transporteur ne peut exercer les droits prévus au paragraphe 2 du présent article” un

membre de phrase tel que “quelles que soient les dispositions des articles 47, 48 ou 49”, mais on a estimé qu’une telle addition n’était pas nécessaire.

170. Il a été noté que dans certains pays la loi applicable exigeait que les autorités locales détruisent les marchandises au lieu d’autoriser le transporteur à le faire lui-même. Afin d’en tenir compte, il a été proposé d’insérer au paragraphe 2 b) une exigence analogue à celle du paragraphe 2 c) concernant la vente des marchandises, à savoir que la destruction des marchandises soit effectuée conformément à la loi ou à la réglementation du lieu où elles se trouvent. Cette proposition a été appuyée, de même que le principe selon lequel le transporteur devrait se conformer aux lois et règlements locaux, à condition que ces exigences ne fassent pas l’objet d’une interprétation trop large qui restreindrait indûment la capacité du transporteur à détruire les marchandises lorsque c’était nécessaire.

171. Certaines propositions rédactionnelles ont été faites pour améliorer le texte de la disposition. On a fait observer que, selon le résultat des discussions relatives au projet d’article 49, il pourrait être nécessaire de modifier l’alinéa b) du paragraphe 1 pour y ajouter le mot “porteur”. On a dit aussi que l’on pourrait faire preuve de plus de logique au projet d’article 50 en supprimant l’alinéa b) du paragraphe 1, car il faisait double emploi avec d’autres alinéas, ou en intervertissant les alinéas b) et c) du paragraphe 2, étant donné que la destruction était la solution la plus radicale des deux. La Commission a pris note de ces suggestions.

172. Avec l’ajout à l’alinéa b) du paragraphe 2 du projet d’article 50 d’une exigence analogue à celle de l’alinéa c) du paragraphe 2 du projet d’article 52, à savoir que la destruction des marchandises par le transporteur soit effectuée conformément à la loi ou à la réglementation du lieu où elles se trouvent, la Commission a approuvé quant au fond le projet d’article 50 et l’a renvoyé au groupe de rédaction. (Pour les changements à apporter en conséquence à ce projet d’article, voir aussi par. 166 à 168 ci-dessus.)

#### **Projet d’article 51. Réention des marchandises**

173. La Commission a approuvé quant au fond le projet d’article 51 et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d’article premier, paragraphe 9 (“chargeur documentaire”)**

174. La Commission a approuvé quant au fond le paragraphe 9 du projet d’article premier contenant la définition de “chargeur documentaire” et l’a renvoyé au groupe de rédaction.

### **Chapitre 10. Droits de la partie contrôlante**

#### **Projet d’article 52. Exercice et étendue du droit de contrôle**

175. On a demandé comment une partie contrôlante pouvait exercer son droit de contrôle sur les matières énoncées au paragraphe 1 lorsque de tels détails ne figuraient pas dans le contrat de transport. En réponse, on a donné plusieurs exemples, comme le cas où la partie contrôlante était un vendeur découvrant que l’acheteur était en faillite et voulant livrer les marchandises à un autre acheteur, ou le cas simple dans lequel un vendeur demandait que soit modifiée la température du

conteneur sur le navire. On a souligné que le projet de convention comportait des garanties écrites pour protéger contre les abus potentiels.

176. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 52 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 53. Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle**

177. Il a été proposé d'apporter une correction au texte du paragraphe 1 du projet d'article 53. On a fait observer que, lorsque le paragraphe 2 de ce projet d'article avait été inséré dans une version antérieure du projet de convention, on avait omis d'apporter au paragraphe 1 les modifications nécessaires qui en découlaient. Pour y remédier, il a été proposé de supprimer le chapeau du paragraphe 1 et de le remplacer par les mots: "À l'exception des cas mentionnés aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article". En outre, on a fait observer que la référence, au paragraphe 3 c) devrait être modifiée comme suit: "article premier, alinéa 10 a) i)" au lieu de "article premier, alinéa 11 a) i)". La Commission a approuvé ces corrections.

178. Sous réserve des corrections qu'il a été convenu d'apporter au paragraphe 1, la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 53 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 54. Exécution des instructions par le transporteur**

179. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 54 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 55. Marchandises réputées livrées**

180. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 55 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 56. Modifications du contrat de transport**

181. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 56 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 57. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur**

182. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 57 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 58. Dérogation conventionnelle**

183. Après avoir décidé qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter une référence au paragraphe 2 du projet d'article 53 dans le projet d'article 58, la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 58 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article premier, paragraphe 12 ("Droit de contrôle") et 13 ("Partie contrôlante")**

184. La Commission a approuvé quant au fond le paragraphe 12 du projet d'article premier, contenant la définition de "droit de contrôle" et le paragraphe du projet d'article, contenant la définition de "partie contrôlante" et les a renvoyés au groupe de rédaction.

**Chapitre 11. Transfert de droits**

185. L'avis selon lequel le projet de chapitre, dans l'ensemble, n'était pas suffisamment au point pour conférer une sécurité juridique ou permettre l'harmonisation des droits nationaux a bénéficié d'un certain soutien. On a dit aussi qu'il était rédigé de façon vague et qu'il avait besoin d'être encore précisé et modifié si l'on voulait que les futurs chargeurs, destinataires et transporteurs puissent en tirer profit.

186. Il a été proposé de réviser les projets d'articles 59 et 60 afin que le transfert de responsabilités découlant du contrat de transport coïncide avec le transfert de droits découlant du contrat sous-jacent. Il a toutefois été précisé qu'il s'agissait d'un domaine complexe du droit qu'il était en définitive préférable de traiter dans un instrument distinct. Si le projet de convention devait s'aventurer dans un domaine aussi délicat, il devrait aussi aborder d'autres questions complexes concernant le transfert de responsabilités, comme le point de savoir si un tiers porteur du document était lié et dans quelles circonstances l'auteur d'un transfert était libéré de ses obligations. Il a été dit que ces considérations appelaient à supprimer l'ensemble du chapitre, ou tout au moins à laisser aux États contractants la possibilité de ne pas l'appliquer.

187. La Commission a pris note de ces points de vue, mais s'est dans l'ensemble déclarée favorable au maintien du projet de chapitre.

**Projet d'article 59. Transfert en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable**

188. L'avis a été exprimé que le projet d'article n'était pas suffisamment élaboré puisqu'il ne traitait pas, par exemple, du transfert de droits découlant de connaissements nominatifs. Il a été dit que cette omission était caractéristique de la faiblesse générale de tout le chapitre.

189. La Commission a pris note de ce point de vue, mais est convenue d'approuver le projet d'article et de le renvoyer au groupe de rédaction.

**Projet d'article 60. Responsabilité du porteur**

190. On a dit craindre que, dans le paragraphe 2 du projet d'article, même le simple exercice d'un droit en vertu du contrat de transport n'entraîne une présomption de responsabilité pour le porteur. Dans la pratique, les documents de transport négociables peuvent être expédiés à une banque sans avis ou accord préalable. L'article 60-2 aurait donc pour effet d'accroître les risques pour les banques ou d'autres porteurs. Il a été dit que cette question préoccupait particulièrement les banques dans certains pays qui avaient émis de sérieuses réserves au sujet du paragraphe 2 du projet d'article.

191. La Commission a pris note de ces préoccupations, mais s'est déclarée favorable dans l'ensemble au maintien du paragraphe 2 tel qu'il était rédigé actuellement.

192. À propos du paragraphe 3, il a été demandé si la situation du porteur dans le projet d'article 60 était similaire à celle du destinataire dans le projet d'article 45. Si tel était le cas et compte tenu de la décision de la Commission à propos du projet d'article 45 (voir par. 141 ci-dessus), on a proposé d'harmoniser les deux propositions en remplaçant par exemple les termes "n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport" par "n'exige pas la livraison des marchandises".

193. On a fait valoir en réponse que les deux dispositions avaient un champ d'application différent et que le paragraphe 3 du projet d'article était en réalité plus vaste que le projet d'article 45. Ce dernier visait le destinataire qui, le plus souvent, exerçait ses droits en exigeant la livraison des marchandises, tandis que le projet d'article 60 traitait du porteur du document de transport, c'est-à-dire la partie contrôlante au sens des paragraphes 2 à 4 du projet d'article 53. Limiter l'application du paragraphe 3 aux cas où le porteur n'avait pas exigé la livraison des marchandises reviendrait à décharger un porteur qui exerçait le droit de contrôle de toute responsabilité ou obligation découlant du projet de convention. Compte tenu de l'étendue des droits conférés par le projet d'article 52 à la partie contrôlante, ce résultat serait inacceptable. La suppression du renvoi dans le paragraphe 3 était la seule modification que la décision de la Commission relative au projet d'article 45 avait rendue nécessaire.

194. Ayant examiné les différents points de vue sur le projet d'article, la Commission est convenue de l'approuver et de le renvoyer au groupe de rédaction en demandant à ce dernier de supprimer la référence au projet d'article 45 dans le paragraphe 3.

## **Chapitre 12. Limites de responsabilité**

### **Projet d'article 61. Limites de responsabilité**

195. On a rappelé à la Commission que le Groupe de travail avait longuement débattu des montants des limites de responsabilité du transporteur dans le projet de convention. On lui a notamment rappelé que les limites de responsabilité indiquées dans le projet d'article étaient le résultat de longues négociations menées lors de la vingt et unième session du Groupe de travail, avec le soutien d'un grand nombre de délégations, et qu'elles faisaient partie d'un compromis plus général englobant, outre le projet d'article en question, divers autres aspects du projet de convention (voir A/CN.9/645, par. 197). Les délégations qui avaient participé aux délibérations du Groupe de travail n'étaient pas toutes entièrement satisfaites de ces limites, et les nombreux partisans du compromis final comprenaient aussi bien des délégations qui avaient plaidé pour des limites plus élevées que des délégations qui auraient souhaité des limites moins élevées que celles qui avaient été finalement retenues.

196. On a dit craindre que les montants proposés pour les limites de la responsabilité du transporteur ne soient trop élevés. On a ajouté qu'il n'y avait aucun besoin commercial justifiant des limites aussi hautes, dont on a dit qu'elles n'étaient ni raisonnables ni réalistes. Cet avis a recueilli un certain soutien, notamment du fait qu'un certain nombre de délégations estimaient que les limites prévues par les Règles de La Haye-Visby étaient adéquates à des fins commerciales.

On a fait observer que certaines délégations auraient pu faire un effort pour convaincre les entreprises et les autorités de leur pays qu'il était souhaitable d'accepter des limites de responsabilité aussi élevées que celles prévues dans les Règles de Hambourg afin de montrer leur volonté de parvenir à un consensus. On a dit toutefois que les limites actuellement prévues dans le projet d'article étaient trop élevées pour être acceptables et qu'elles risquaient de compromettre la ratification de la Convention par certains pays, notamment certaines grandes économies commerçantes.

197. La Commission a pris note de ces craintes. On s'est dit sensible aux difficultés rencontrées par certains pays pour convaincre les entreprises et les autorités d'accepter des limites de responsabilité supérieures à celles qu'elles avaient peut-être envisagées. Néanmoins, la Commission s'est déclarée largement et fermement favorable au maintien de ces limites afin de ne pas mettre en péril le difficile compromis qui avait été atteint et qu'un grand nombre de délégations tenaient à préserver. On a fait observer que, dans certains pays, il avait été difficile d'obtenir un soutien au projet de convention, car les parties intéressées estimaient que les limites de responsabilité étaient inférieures à leurs attentes. Il fallait souhaiter que ceux qui élevaient maintenant des objections contre les limites de responsabilité figurant dans le projet d'article seraient en mesure eux aussi d'adhérer au consensus. Dans le contexte du projet d'article, la Commission a néanmoins été instamment priée de ne pas essayer de renégocier les limites de responsabilité, même si elles ne répondaient pas aux attentes de toutes les délégations.

198. Une proposition visant à essayer d'élargir le consensus sur le projet d'article en limitant la nature des cas dans lesquels les limites de responsabilité s'appliqueraient tout en étant plus souple pour certaines questions à propos desquelles des divergences de vues subsistaient, notamment l'application du projet de convention au transport autre que maritime et les limites de responsabilité, a reçu un certain appui. On a proposé de restreindre le champ d'application du projet d'article aux cas de "préjudice matériel résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises, ainsi que de préjudice matériel résultant de la livraison des marchandises à une personne autre que le destinataire". Il a été dit que cette modification permettrait de trouver un meilleur équilibre entre les intérêts du transporteur et ceux du chargeur, du fait que la responsabilité du chargeur était illimitée.

199. La Commission n'a pas approuvé la modification qu'il a été proposé d'apporter au paragraphe 1, dont on a dit qu'elle touchait à un élément essentiel du compromis négocié par le Groupe de travail. Elle a indiqué et confirmé l'appui large et ferme exprimé pour qu'il n'y ait pas de modification des éléments de ce compromis global ainsi que l'espoir que des moyens soient trouvés pour que celui-ci bénéficie d'un soutien plus large encore.

200. La Commission a approuvé le projet d'article 61 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 62. Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard**

201. En réponse à une question, il a été fait remarquer que la limite de responsabilité prévue dans le projet d'article ne s'appliquait qu'aux cas de préjudice économique ou indirect résultant d'un retard, et non aux cas de perte physique des marchandises ou de dommage matériel subi par les marchandises, qui étaient visés par les limites prévues au projet d'article 61.

202. La Commission a approuvé le projet d'article 62 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 63. Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité**

203. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 63 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Chapitre 13. Délai pour agir**

**Projet d'article 64. Durée du délai pour agir**

204. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 64 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 65. Prorogation du délai pour agir**

205. On a dit qu'il serait injuste pour l'ayant droit d'autoriser la personne à qui une réclamation est adressée à vérifier si une prorogation du délai serait ou non accordée. Il a été suggéré de supprimer la partie suivante du texte: "par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations". On a toutefois fait observer que de telles prorogations par déclaration ou accord étaient des mécanismes qui existaient déjà dans les Règles de La Haye-Visby et de Hambourg.

206. On a dit craindre également qu'une interdiction de la suspension ou de l'interruption du délai pour agir ne joue au détriment des ayants droit en affaiblissant leur position juridique vis-à-vis de la personne à qui la réclamation était adressée. On a fait valoir aussi que cela pouvait susciter une réponse négative de la part des assureurs, car on estimait que toute prorogation du délai pour agir dépendrait de la bonne volonté des transporteurs. Pour apaiser ces craintes, on a proposé de supprimer du projet de disposition la phrase ci-après: "Le délai prévu à l'article 64 ne peut être ni suspendu ni interrompu, mais". Ce point de vue a recueilli un certain appui.

207. En réponse à ces craintes, on a fait observer que la disposition, telle qu'elle était rédigée, visait à maintenir un équilibre entre l'existence d'une sécurité juridique concernant les réclamations en cours et le maintien d'une certaine souplesse en autorisant l'ayant droit à demander plus de temps pour exercer une action en justice ou obtenir un règlement, si nécessaire. On a noté qu'il était particulièrement important d'harmoniser les règles internationales concernant l'interruption et la suspension, faute de quoi ces questions seraient régies par la loi applicable, qui différerait considérablement d'un pays à l'autre. On a craint que cette approche ne se traduise par la recherche par les ayants droit du for le plus

avantageux, un manque de transparence et une absence générale de prévisibilité, ce qui pourrait se révéler coûteux. On a fait observer aussi que le délai pour agir de deux ans était plus long que celui que prévoyaient les Règles de La Haye-Visby, et qu'il devrait laisser suffisamment de temps aux ayants droit pour exercer leur action, ou pour que leurs réclamations soit réglées sans qu'une suspension ou une interruption soit nécessaire. Un certain nombre de délégations ont fait observer que le projet de disposition les obligerait à réviser leurs lois nationales, mais une telle mesure d'harmonisation était considérée utile et appropriée dans les circonstances. Le maintien de la disposition telle que rédigée a été appuyé au sein de la Commission.

208. À l'issue de la discussion, la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 65 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 66. Action récursoire**

209. Bien que l'on se soit inquiété de savoir si une personne tenue responsable devrait avoir la possibilité d'exercer une action récursoire après l'expiration du délai pour agir, cette préoccupation n'a pas été appuyée, et la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 66 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 67. Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur**

210. Il a été demandé si l'affréteur coque nue devait être inclus dans le projet d'article 67. On a répondu en expliquant que l'affréteur coque nue avait été inclus dans le projet de disposition de manière que les titulaires de droits sur les marchandises puissent disposer des outils procéduraux nécessaires pour engager une action en justice contre lui lorsque cette partie avait été identifiée comme étant le transporteur conformément au projet d'article 39. Ce point de vue a été appuyé au sein de la Commission.

211. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 67 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

### **Chapitre 14. Compétence**

#### **Commentaire général**

212. Il a été rappelé à la Commission que le Groupe de travail était convenu que le chapitre 14 sur la compétence serait soumis à un système de déclaration d'acceptation, comme il est indiqué au projet d'article 76, de sorte qu'il ne s'appliquerait qu'aux États contractants qui auraient fait une déclaration à cet effet. On a fait observer que, puisque le chapitre sur la compétence ne comportait pas de disposition équivalente au paragraphe 5 du projet d'article 77, selon lequel toute clause ou pacte compromissaire qui serait contraire aux dispositions du chapitre sur l'arbitrage serait réputé nul, il était souhaitable d'être clair en ce qui concerne l'interprétation du mécanisme d'acceptation. À cette fin, on a fait observer que si un État contractant ne faisait pas de déclaration indiquant qu'il appliquait ce mécanisme, il était libre de définir les règles de compétence en vertu de sa loi applicable. Cette interprétation du projet d'article 76 a été soutenue au sein de la Commission. On a fait observer en outre que l'ensemble du chapitre 14 avait donné

lieu à de longues discussions et représentait un compromis soigneusement équilibré, qui continuait d'être appuyé.

**Projet d'article 68. Actions contre le transporteur; et paragraphes 28 ("Domicile") et 29 ("Tribunal compétent") du projet d'article premier**

213. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 68 et les définitions figurant aux paragraphes 28 et 29 du projet d'article premier et les a renvoyés au groupe de rédaction.

**Projet d'article 69. Accord d'élection de for**

214. On a dit que, puisque le destinataire serait très probablement l'ayant droit en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, il ne devrait pas être lié par une clause de compétence exclusive en application de l'alinéa c) du paragraphe 2 du projet d'article 69 sans avoir donné son consentement ou son accord pour l'être. Ce point de vue a bénéficié d'un certain soutien au sein de la Commission.

215. Il a toutefois été de nouveau fait observer que les États contractants étaient libres de ne pas appliquer la disposition relative à l'acceptation du projet d'article 76, auquel cas l'État appliquerait simplement sa loi applicable. À titre d'exemple, on dit qu'un tel État serait libre de régir les questions de compétence découlant d'un contrat de volume, y compris les circonstances dans lesquelles un tiers pourrait être lié.

216. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 69 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 70. Actions contre la partie exécutante maritime**

217. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 70 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 71. Absence de chef de compétence supplémentaire**

218. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 71 et l'a renvoyé au groupe de rédaction

**Projet d'article 72. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires**

219. En ce qui concerne l'alinéa a) du projet d'article 72, en particulier la satisfaction "des exigences du présent chapitre", il a été observé que le tribunal qui accorde les mesures provisoires ou conservatoires déterminerait s'il a compétence pour juger une affaire sur le fond à la lumière des dispositions énoncées dans le chapitre 14. Cet avis a bénéficié d'un certain appui au sein de la Commission.

220. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 72 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 73. Jonction et désistement d'instances**

221. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 73 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

---

**Projet d'article 74. Accord après la naissance du litige et compétence en cas de comparution du défendeur**

222. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 74 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 75. Reconnaissance et exécution**

223. On a indiqué qu'à la suite de la décision du Groupe de travail d'adopter, pour le chapitre relatif à la compétence (voir A/CN.9/616, par. 245 à 252), une clause d'acceptation expresse totale et non partielle, certaines modifications avaient été apportées en conséquence au projet de convention. Il a toutefois été fait observer que le paragraphe 2 b) du projet d'article 75, qui avait été ajouté au texte pour permettre la clause d'acceptation expresse partielle, n'avait pas été supprimé lorsque le Groupe de travail ne l'avait pas approuvée. Il a été proposé de supprimer le paragraphe 2 b) du projet d'article 75 afin de corriger le texte. La Commission a approuvé cette proposition.

224. Avec cette correction, la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 75 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 76. Application du chapitre 14**

225. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 76 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Chapitre 15. Arbitrage****Commentaire général**

226. Il a été rappelé à la Commission que le Groupe de travail était convenu qu'à l'instar du chapitre 14 relatif à la compétence, le chapitre 15 relatif à l'arbitrage serait soumis à un système de déclaration d'acceptation expresse tel qu'énoncé au projet d'article 80, de sorte qu'il ne s'appliquerait qu'aux États contractants qui auraient fait une déclaration à cet effet.

**Projet d'article 77. Conventions d'arbitrage**

227. On a fait observer qu'il pourrait y avoir des incohérences dans la terminologie utilisée dans le projet de convention pour désigner la partie qui engage une action, qui était diversement désignée comme "la personne faisant valoir un droit contre le transporteur" (par. 2 du projet d'article 77), "l'ayant droit" (projet d'article 18 et par. 5 du projet d'article 50) et "le demandeur" (projets d'articles 68 et 70). La proposition de réexaminer et normaliser ces termes dans toute la mesure souhaitable a bénéficié d'un certain appui au sein de la Commission. Il a été noté, en particulier, qu'il vaudrait mieux, aux chapitres 14 et 15, employer l'expression "personne faisant valoir un droit contre le transporteur" que le mot "demandeur", de façon à exclure les cas où un transporteur aurait engagé une action contre un propriétaire des marchandises.

228. Sous réserve des modifications à apporter à la terminologie employée pour désigner l'ayant droit, la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 77 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 78. Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière**

229. On a fait observer que le paragraphe 2 du projet d'article 78 n'était pas clair, car dans le chapeau, à l'alinéa a) du paragraphe 2 et dans l'ensemble du chapitre 15, il renvoyait à la "convention d'arbitrage" alors qu'à l'alinéa b) du paragraphe 2, il renvoyait à la "clause compromissoire". Il a également été noté que des interprétations différentes des termes "convention d'arbitrage" et "clause compromissoire" dans différents États risquaient de se traduire par un manque de clarté. En réponse, il a été indiqué que les instruments de la CNUDCI s'efforçaient d'employer une terminologie cohérente, de sorte que la "convention d'arbitrage" renvoyait au fait que les parties convenaient de recourir à l'arbitrage, avant ou après la naissance d'un litige, conformément à une disposition contractuelle ou à une convention distincte, tandis que la "clause compromissoire" renvoyait à une disposition contractuelle spécifique qui contenait la Convention d'arbitrage.

230. Toujours à titre d'explication, on a fait observer que le paragraphe 1 du projet d'article 78 n'avait pas pour objet de s'appliquer aux chartes-parties, et que le paragraphe 2 visait à inclure les connaissements dans lesquelles les clauses d'une charte-partie avaient été incorporées par référence. En outre, la référence, à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 78, avait pour objet de poser comme condition qu'il existe une clause compromissoire spécifique et qu'une référence aux conditions générales de la charte-partie ne suffirait pas.

231. Afin de clarifier la disposition, il a été proposé de modifier le paragraphe 2 comme suit:

"2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, une convention d'arbitrage dans un document de transport ou dans un document électronique de transport auquel la présente Convention s'applique par le jeu de l'article 7 est soumise au présent chapitre sauf si cette convention:

a) Identifie les parties à la charte-partie ou à un autre contrat exclu du champ d'application de la présente Convention du fait de l'application de l'article 6 et en indique la date; et

b) Incorpore par référence la clause de la charte-partie ou de l'autre contrat qui contient les termes de la Convention d'arbitrage et y fait expressément référence."

232. Sous réserve d'une telle clarification, la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 78 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 79. Convention d'arbitrage après la naissance du litige**

233. Une question a été soulevée en ce qui concerne la façon dont le projet d'article 79 s'appliquerait à un État contractant qui aurait accepté expressément l'application du chapitre 15 relatif à l'arbitrage, mais pas celle du chapitre 14 relatif à la compétence. En réponse, on a fait observer que l'interprétation probable serait que la référence au chapitre 14 n'aurait simplement aucune signification, mais que son inclusion dans le texte ne ferait aucun mal. Cependant, on a fait observer aussi qu'il serait improbable qu'un État contractant accepte expressément l'article 15, mais pas le chapitre 14, car les deux visaient à être complémentaires, de sorte que si les clauses compromissoires ne modifiaient pas le régime d'arbitrage, elles

empêcheraient néanmoins de tourner les clauses de compétence en recourant à l'arbitrage.

234. La Commission a approuvé, quant au fond le projet d'article 79 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 80. Application du chapitre 15**

235. La Commission a approuvé, quant au fond, le projet d'article 80 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

### **Chapitre 16. Validité des clauses contractuelles**

#### **Projet d'article 81. Dispositions générales**

236. Il a été observé que la responsabilité du chargeur pour manquement aux obligations qui lui incombait en vertu du projet de convention n'était soumise à aucun plafond monétaire, contrairement à celle du transporteur, qui était limitée aux montants fixés dans les projets d'articles 61 et 62. Afin d'établir un meilleur équilibre des droits et des obligations entre les transporteurs et les chargeurs, il a été suggéré que le projet d'article 81 permette au moins aux parties au contrat de transport de convenir d'une limite à la responsabilité du chargeur, ce qui était actuellement impossible. Il a été proposé à cette fin de modifier le paragraphe 2 du projet d'article comme suit:

“2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:

a) Écarte, réduit ou étend directement ou indirectement les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire prévues dans la présente Convention; ou

b) Écarte, réduit ou accroît directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans la présente Convention.

Le contrat de transport peut toutefois fixer une limite de responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire pour manquement à leurs obligations, à condition que l'ayant droit ne prouve pas que le préjudice résultant de ce manquement était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.”

237. Il a été expliqué que pendant l'élaboration du projet de convention, le Groupe de travail n'avait pas pu s'accorder sur une formule ou une méthode pour limiter la responsabilité du chargeur. Toutefois, comme les projets d'articles 61 et 62 fixaient une limite à la responsabilité du transporteur, ce dernier était de fait placé dans une situation plus favorable que le chargeur. Les modifications proposées remédieraient dans une certaine mesure à cette situation en autorisant la limitation contractuelle de la responsabilité du chargeur. On a proposé de remplacer le verbe “limite”, aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du projet d'article 81, par “réduit”, afin de mieux

tenir compte de la liberté contractuelle envisagée par l'alinéa supplémentaire figurant dans cette proposition. Le texte supplémentaire reprenait également en partie celui du projet d'article 63 pour indiquer les conditions dans lesquelles une limitation contractuelle des obligations du chargeur ne serait pas recevable, qui faisaient pendant aux conditions dans lesquelles le transporteur perdrait le bénéfice de la limitation de responsabilité en vertu du projet de convention. Il a été dit que cet ajout devrait suffire pour répondre aux éventuelles craintes de voir des clauses exonératoires bénéficiant au chargeur priver le transporteur de toute réparation au cas où des personnes seraient blessées ou le navire ou d'autres marchandises endommagés en raison d'un fait téméraire du chargeur (par exemple, un manquement à son obligation de fournir des informations sur la nature dangereuse des marchandises).

238. Cette proposition, dont on a dit qu'elle améliorait l'équilibre des droits et des obligations entre le transporteur et le chargeur, a été soutenue. Il a été fait remarquer que contrairement au transporteur, dont la responsabilité était toujours fondée sur la faute, le chargeur était exposé à des cas de responsabilité objective, par exemple dans le cadre des projets d'articles 32 et 33. Il a cependant été indiqué que la notion de responsabilité objective illimitée était inhabituelle dans de nombreux systèmes juridiques. Étant donné que le Groupe de travail n'avait pas réussi à établir de limite à la responsabilité du chargeur, le projet de convention devrait au moins autoriser les parties à le faire par contrat. On a en outre précisé que cette possibilité permettrait aux chargeurs d'obtenir des assurances-responsabilité à des conditions plus prévisibles.

239. Les modifications proposées ont toutefois suscité de vives objections. Il a été noté que le moyen approprié pour les chargeurs et les transporteurs de déroger aux dispositions du projet de convention qui régissaient leurs droits et obligations mutuels était de convenir de ces dérogations dans un contrat de volume, conformément au projet d'article 82. On a toutefois noté que même dans le contexte de ce dernier projet d'article, il existait un certain nombre de dispositions du projet de convention auxquelles les parties ne pouvaient pas déroger. Ces dispositions dites "absolument impératives" comprenaient, par exemple, les obligations du transporteur découlant du projet d'article 15 et les obligations du chargeur découlant des projets d'articles 30 et 33. Si la liberté contractuelle était soumise à des limites même dans le cas des contrats de volume négociés individuellement, il y avait des raisons encore plus fortes d'exclure cette liberté dans des cas ordinaires auxquels la protection supplémentaire envisagée dans le projet d'article 82 ne s'appliquait pas.

240. Il a aussi été souligné que, dans la pratique, les chargeurs étaient protégés contre les demandes excessives par le fait que leur responsabilité était limitée au montant du dommage que leur manquement aux obligations qui leur incombaient en vertu du projet de convention avait causé. Toutefois, pour des raisons de politique législative, les chargeurs ne devraient pas être autorisés à décliner leur responsabilité lorsque le projet de convention leur imposait une responsabilité, car leur manquement à certaines de leurs obligations pouvait causer, ou contribuer à causer, un dommage à des tiers ou mettre en péril la vie et la sécurité des personnes, notamment lorsque des marchandises dangereuses étaient en cause. Lorsque le gros des marchandises diverses dans le transport de ligne régulière était livré au transporteur dans des conteneurs fermés, les risques que présentait une manutention inappropriée des marchandises dangereuses en raison de la communication

d'informations erronées par le chargeur ne pouvaient pas être surestimés. La sécurité du transport maritime imposait aux chargeurs de respecter strictement leurs obligations de fournir des informations adéquates sur les marchandises au transporteur.

241. La modification proposée a également été critiquée du point de vue de l'équilibre des intérêts qu'elle visait à établir. Il a aussi été observé qu'il serait erroné de penser que le transporteur était toujours en position de force par rapport au chargeur. Un volume important du transport maritime était organisé aujourd'hui par des sociétés multinationales ou des intermédiaires de grande taille qui étaient souvent en mesure d'imposer leurs conditions aux transporteurs. Le projet d'article 82 fournissait le mécanisme qui permettait des dérogations commercialement acceptables, sous réserve d'un certain nombre de conditions et du respect de certaines obligations fondamentales pour des raisons d'ordre public. Une certaine compréhension a été exprimée pour la recherche de mécanismes pouvant permettre aux petits chargeurs de jouir d'exonérations contractuelles. Toutefois, les nombreuses années de discussion sur une possible limitation légale de la responsabilité du chargeur s'étaient soldées par un échec, tant au sein du Groupe de travail que lors de tentatives précédentes comme la négociation des Règles de Hambourg. Quant à la possibilité d'une limitation contractuelle, on a dit qu'elle ne suffirait pas dans la pratique, car les petits chargeurs seraient rarement en mesure d'obtenir des documents de transport négociés individuellement.

242. Après avoir examiné tous les points de vue exprimés, la Commission a décidé d'approuver le projet d'article et de le renvoyer au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 82. Règles spéciales pour les contrats de volume**

243. Des préoccupations ont été exprimées quant à la disposition du projet d'article 82 relative aux contrats de volume. Une délégation a réitéré sa vive opposition, qu'elle maintenait, à l'inclusion du projet d'article 82 sous sa forme actuelle. On a dit en particulier que le texte, tel qu'il était actuellement rédigé, permettait une dérogation trop large au régime impératif établi dans le projet de convention. Considérant qu'un grand nombre de contrats de transport de marchandises pouvaient relever de la définition d'un contrat de volume, on a exprimé la crainte que la dérogation aux obligations du projet de convention ne se généralise, et n'ait un effet négatif sur les petits chargeurs. On a estimé aussi qu'un tel résultat irait à l'encontre de l'objectif principal du projet de convention qui était d'harmoniser le droit applicable au transport international de marchandises. Comme solutions possibles pour réduire la portée de la disposition, il a été suggéré de restreindre la définition de "contrat de volume" (voir par. 32 ci-dessus) et de protéger davantage les parties au contrat de transport les plus faibles en exigeant que les conditions énoncées à l'alinéa b) du paragraphe 2 du projet d'article 82, à savoir que le contrat fasse l'objet d'une négociation individuelle ou indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent des dérogations, soient modifiées pour être cumulatives et non exclusives. Il y a également eu une proposition visant à permettre aux États de formuler une réserve à l'égard du projet d'article 82.

244. Des préoccupations de même nature ont été exprimées en ce qui concerne l'effet que la disposition du projet d'article 82 relative aux contrats de volume pourrait avoir sur les petits transporteurs réguliers. À cet égard, on a dit que ces

transporteurs n'auraient pas un pouvoir de négociation suffisant face aux gros chargeurs, et qu'ils se trouveraient eux-mêmes dans la situation d'avoir à accepter des conditions très désavantageuses dans les cas où les contrats de volume permettaient une dérogation aux dispositions impératives du projet de convention.

245. Il a été rappelé à la Commission qu'en plus des efforts déployés précédemment par le Groupe de travail pour modifier le texte du projet d'article 82 afin d'assurer la protection des parties ayant le plus faible pouvoir de négociation, une protection supplémentaire avait été ajoutée au projet de texte pas plus tard qu'à la session finale du Groupe de travail. Il a été noté en particulier que les délégations à la session finale avaient réussi à modifier le texte du projet de dispositions en y ajoutant les projets d'alinéas 2 c) et d). Ce faisant, il a été noté que le Groupe de travail était parvenu à un compromis acceptable pour nombre des délégations qui avaient exprimé des préoccupations au sujet des parties ayant le plus faible pouvoir de négociation (voir A/CN.9/645, par. 196 à 204). L'idée de maintenir le compromis qui avait été atteint a été soutenue au sein de la Commission.

246. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 82 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 83. Règles spéciales pour les animaux vivants et certaines autres marchandises**

247. Afin d'aligner le texte du projet d'article avec les dispositions du paragraphe 1 du projet d'article 63, il a été convenu qu'il faudrait ajouter les mots "commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage ou le préjudice dû au retard, soit" après le mot "témérement" à l'alinéa a).

248. Sous réserve de cette modification, la Commission a approuvé le projet d'article 83 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

### **Chapitre 17. Matières non régies par la présente Convention**

#### **Projet d'article 84. Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes**

249. On a fait remarquer que l'article 84 ne maintenait l'application que des conventions internationales régissant le transport unimodal de marchandises par terre, par voie d'eau intérieure ou par air qui étaient déjà en vigueur au moment de l'entrée en vigueur du projet de convention. On a estimé que cette solution était trop restrictive. Le projet de convention devrait au contraire expressément faire place aussi bien aux amendements futurs des conventions existantes qu'aux nouvelles conventions sur le transport de marchandises par terre, par voie d'eau intérieure ou par air. On a noté, à cet égard, qu'un protocole additionnel à la Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route ("la Convention CMR") concernant les lettres de voiture électroniques avait récemment été adopté sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, et que ce type d'amendement était courant dans le domaine du transport international. La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires et l'Appendice B à cette Convention contenant les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises ("la Convention CIM-COTIF"), par exemple, avaient une procédure d'amendement à la suite de laquelle la Convention de 1980 ("la Convention COTIF") avait été remplacée par la version de 1999. En

outre, le projet de convention devrait également maintenir l'application de toute nouvelle convention sur les contrats de transport multimodal. On a indiqué que les dispositions du projet de convention visaient principalement le transport par mer et qu'il serait donc souhaitable de laisser une certaine marge pour l'évolution du droit en ce qui concerne d'autres modes de transport.

250. Il a été proposé de supprimer les mots "en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention". Cette proposition a bénéficié d'un certain appui. Bien que l'on ait dit que l'on pouvait considérer que les protocoles additionnels aux conventions internationales existantes étaient implicitement englobés dans la référence à la Convention existante qu'ils modifiaient, l'avis a été exprimé que le projet de convention ne devrait pas exclure la possibilité que de nouveaux instruments soient élaborés pour compléter ou remplacer les conventions unimodales visées par le projet d'article. À cette fin, il a été proposé soit d'élargir le champ d'application du projet d'article, soit de donner aux États contractants la possibilité d'émettre des réserves.

251. Cependant, la proposition selon laquelle le projet de convention devrait également maintenir l'application de toute convention future sur le transport de marchandises par d'autres modes qui comporterait des aspects multimodaux a soulevé de vives objections. Le projet de convention avait été négocié précisément pour le transport de porte à porte qui, dans la plupart des cas, correspondait à un transport "maritime plus". Le projet de convention manquerait à son objectif s'il donnait la priorité à tout instrument futur visant principalement le même type de transport.

252. Les avis étaient partagés en ce qui concerne l'impact de l'article 84 sur les amendements futurs aux conventions visées dans cet article. D'une part, la proposition selon laquelle le projet d'article devrait également comprendre les amendements futurs aux conventions existantes et devrait éventuellement être reformulé si son libellé actuel ne le permettait pas a reçu un certain appui. D'autre part, on a estimé que le projet de convention ne devrait pas accorder une préséance illimitée aux amendements futurs à ces conventions. Un protocole portant modification pourrait élargir le champ d'application d'une convention existante de sorte que la Convention en question serait alors applicable au transport multimodal dans les cas qui ne sont pas visés par le projet d'article 84. La question sensible des dommages localisés était dûment prise en compte par le projet d'article 27, qui envisageait déjà les amendements futurs aux conventions unimodales afin de tenir compte, notamment, d'ajustements pouvant être apportés aux limites de responsabilité.

253. Compte tenu des avis divergents exprimés à cet égard, la Commission est convenue de suspendre ses délibérations sur le projet d'article.

254. Après des consultations informelles, il a été proposé d'insérer dans le chapeau du projet de disposition, après les mots "dommage subi par les marchandises", le membre de phrase ci-après: "ni l'application des amendements futurs à ces conventions". Sous réserve de l'insertion d'un membre de phrase tel que celui-ci, la Commission a approuvé le projet d'article 84 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 85. Limitation globale de la responsabilité**

255. En réponse à une question concernant la nécessité du projet d'article 85, on a fait remarquer que celui-ci visait à résoudre les situations où le transporteur aux termes du projet de convention était simultanément le propriétaire du navire aux termes de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ("la Convention LLMC"), qui imposait une limite globale de responsabilité au montant total des réclamations contre le propriétaire. Ainsi, par exemple, dans le cas où un accident majeur provoquerait la perte de l'ensemble de la cargaison d'un navire, les titulaires d'un droit sur les marchandises pourraient formuler des revendications jusqu'à un certain montant, mais leur revendication pourrait être revue à la baisse si le montant total de l'ensemble des revendications était supérieur à la limite globale de responsabilité prévue par l'autre convention applicable. La limite globale de responsabilité prévue dans la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ("la Convention LLMC") ou dans la législation nationale était un élément important pour assurer la prévisibilité du transport international maritime et ne devrait pas être modifiée par le projet de convention.

256. L'avis selon lequel le terme "propriétaires de bâtiments" n'était pas clair et probablement trop restrictif, étant donné que la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ("la Convention LLMC"), par exemple, prévoyait également une limitation globale des revendications contre les affréteurs et les opérateurs, a bénéficié d'un certain soutien. Il a été proposé de clarifier le texte en remplaçant le terme "propriétaires de bâtiments" par une référence aux conventions internationales ou lois nationales qui régissaient la limite globale de responsabilité "en matière de créances maritimes". Il a également été proposé de préciser le terme "propriétaires de bâtiments" par les mots "tels que définis par les instruments concernés".

257. Ces deux propositions n'ont toutefois pas recueilli un appui suffisant. On a fait remarquer que le projet d'article ne faisait que maintenir l'application d'autres instruments, sans tenter de définir les catégories de personnes auxquelles ceux-ci s'appliquaient. Il ne serait pas souhaitable non plus de remplacer le terme "propriétaires de bâtiments" par une référence aux "créances maritimes", car le projet d'article maintenait également l'application de règles sur la limitation globale de responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure et pas seulement de navires de mer.

258. La Commission a approuvé le projet d'article 85 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 86. Avaries communes**

259. Une proposition visant à insérer une définition du terme "avaries communes" n'a reçu aucun appui, mais la Commission est convenue qu'il faudrait revoir les différentes versions linguistiques afin d'assurer une traduction appropriée.

260. La Commission a approuvé le projet d'article 86 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 87. Passagers et bagages**

261. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 87 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 88. Dommages causés par un accident nucléaire**

262. Après avoir demandé au Secrétariat de vérifier l'état actuel des adhésions aux conventions conclues en matière nucléaire énumérées dans la disposition, la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 88 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Chapitre 18. Clauses finales****Projet d'article 89. Dépositaire**

263. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 89 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 90. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion**

264. À propos du projet d'article 90, l'attention de la Commission a été appelée sur l'invitation adressée aux États par le Ministre des transports des Pays-Bas, le maire de Rotterdam et le Conseil exécutif de l'Autorité portuaire de Rotterdam à se rendre au port de Rotterdam (Pays-Bas) en septembre 2009 afin de participer à une manifestation pour l'adoption du projet de convention (voir annexe II). En outre, si l'Assemblée générale y consentait, une cérémonie pourrait être organisée dans le cadre de cette manifestation pour la signature du projet de convention, une fois celui-ci adopté. Un séminaire devrait également se tenir à cette occasion sous les auspices de la CNUDCI et du Comité maritime international (CMI). La Commission a été informée que le Gouvernement néerlandais était disposé à prendre à sa charge tous les frais supplémentaires que l'organisation d'une cérémonie de signature en dehors de l'enceinte des Nations Unies pourrait occasionner, afin que la manifestation proposée et cette cérémonie ne représentent pas une charge supplémentaire pour le budget de l'Organisation.

265. La proposition d'accueillir une telle manifestation à Rotterdam (Pays-Bas) a été acceptée par la Commission par acclamation. La Commission a exprimé sa gratitude au Gouvernement néerlandais ainsi qu'à la ville et au port de Rotterdam pour leur offre généreuse.

266. Il a été observé que, compte tenu de la réaction très favorable de la Commission à cette invitation, on pourrait modifier le texte du projet d'article 90 pour insérer Rotterdam (Pays-Bas) comme lieu où le projet de convention serait ouvert à la signature pour une courte période, l'instrument pouvant ensuite être ouvert à la signature pendant une période plus longue au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York. Cette proposition a bénéficié d'un large soutien et la Commission est convenue de supprimer les crochets entourant les mots "à [...] du [...] au [...] puis" et de remplacer les crochets après "à" par "Rotterdam (Pays-Bas)".

267. Après l'insertion du mot "Rotterdam (Pays-Bas)" dans le premier espace vide du projet de disposition et la suppression des crochets comme indiqué ci-dessus, la Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 90 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 91. Dénonciation d'autres conventions**

268. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 91 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

**Projet d'article 92. Réserves***Proposition concernant le projet d'article 92*

269. Un certain nombre de craintes ont de nouveau été exprimées au sujet du texte du projet de convention. On a rappelé à la Commission que l'échec apparent du projet de convention à régler des problèmes spécifiques relatifs aux transports effectués en partie sur terre, sur les voies d'eau intérieures et par air avait déjà soulevé des craintes. Des exemples ont été donnés à cet égard: ainsi, le paragraphe 3 du projet d'article 18 ne prenait pas en compte les événements non maritimes, comme l'incendie d'un véhicule autre qu'un navire; et le projet d'article 26 ne traitait pas de la situation du transport des marchandises dans un véhicule routier ouvert et non bâché. Il a également été dit que la définition du terme "contrat de volume" ne prenait pas en compte la situation dans laquelle le contrat prévoyait des expéditions successives par route mais une seule expédition par mer.

270. Outre ces lacunes apparentes dans le traitement du transport non maritime, on a fait valoir que rien ne justifiait d'appliquer le projet de convention aux cas où l'étape intérieure du transport était plus longue que l'étape maritime, en particulier lorsque la limite de responsabilité du transporteur en cas de dommage non localisé était inférieure à celle de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route ("la Convention CMR") de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires ("la Convention COTIF") ou de la Convention de Montréal. Il a aussi été dit que le projet d'article 27 n'était pas équitable, car il imposait, en matière de preuve, un fardeau abusif au chargeur en l'obligeant à déterminer le moment de la perte ou du dommage. On a également dit craindre, lorsque d'autres conventions fixaient un délai pour agir inférieur à deux ans, que le chargeur qui se fiait à la règle des deux ans du projet de convention ne soit lésé si le transporteur prouvait que le dommage s'était produit lors d'une étape terrestre à laquelle s'appliquait une autre convention prévoyant un délai pour agir plus court. On s'est également inquiété de ce que le projet de convention ne prévoie pas d'action directe contre le transporteur effectuant le transport par route ou par rail et ne permette pas aux parties de se retirer du système de réseau et d'adopter un régime de responsabilité unique, conformément au projet d'article 81. Il a été dit en outre que le projet de convention conduirait à une fragmentation des lois sur les contrats de transport multimodal en raison de son caractère de convention "maritime plus".

271. Afin de combler ces lacunes subjectives du projet de convention, il a été proposé d'insérer, en lieu et place du projet d'article 92, le texte suivant:

"Article 92. Réserves

1. Un État peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, se réserver le droit d'exclure du champ d'application de la présente Convention les contrats qui prévoient, outre le transport par mer, un transport par d'autres modes.
2. Aucune autre réserve à la présente Convention n'est autorisée."

272. Cette proposition a reçu un certain appui car elle visait, en particulier, à introduire dans le projet de convention un degré de souplesse supplémentaire devant permettre à un plus grand nombre d'États de ratifier le texte. L'acceptation de cette proposition, a-t-il été estimé, élargirait la ratification du régime juridique international applicable au transport maritime. Cela vaudrait mieux que d'obtenir une plus grande uniformité de la législation au prix d'un nombre réduit de ratifications. Certaines délégations, bien qu'opposées au texte tel qu'il était rédigé, n'en ont pas moins appuyé la recherche d'un nouveau compromis qui inciterait un plus grand nombre d'États à ratifier la Convention.

273. La proposition, cependant, a suscité de vives objections. Il a été dit que la nature "porte à porte" du projet de convention, qui avait pour but de satisfaire les besoins commerciaux d'un transport moderne par conteneurs, était une caractéristique essentielle du régime et qu'autoriser les États à émettre une réserve sur un point aussi essentiel du texte reviendrait à démanteler l'instrument et à réduire à néant les années de négociation, de compromis et de travail qu'avait nécessitées son élaboration. D'aucuns ont vu dans la réserve proposée une tentative de revenir sur la décision qui avait été prise en ce qui concernait la nature "porte à porte" du projet de convention et de réintroduire le concept de loi nationale impérative pour réduire le champ d'application du texte, approche que le Groupe de travail avait examinée et rejetée dans sa recherche d'un consensus élargi. Il a été dit qu'un tel recours à la loi nationale était une démarche dangereuse qui irait à l'encontre de la nécessité d'harmoniser les règles internationales applicables au transport de marchandises, entraînerait la fragmentation du régime global et créerait un manque d'harmonie et de transparence en ce qui concerne les règles applicables. Enfin, il a été souligné que les parties au contrat de transport avaient toujours le droit de négocier une convention de port à port plutôt qu'un contrat de porte à porte et qu'à de nombreux égards, le projet de convention permettait que certaines questions soient régies par la loi applicable, ce qui laissait, dans certains domaines, d'importantes possibilités de recours à la réglementation nationale.

274. En outre, on a fait observer que les problèmes qui avaient été perçus dans le projet de convention, dont on a dit qu'ils avaient conduit à la proposition, avaient été examinés de façon approfondie par le Groupe de travail et par la Commission, et que, de l'avis de la majorité les solutions adoptées dans ces domaines n'étaient pas insatisfaisantes. Il a été affirmé avec force que l'adoption de la réserve proposée n'irait pas à l'encontre du compromis délicat auquel était parvenu le Groupe de travail en janvier 2008 (voir A/CN.9/645, par. 196 à 204). Dans cet ordre d'idées, un certain nombre de délégations ont mentionné les problèmes que leur posaient certains aspects de la Convention telle qu'elle était actuellement rédigée, notamment des dispositions controversées telles que le paragraphe 3 du projet d'article 18, ou même les demandes de suppression de chapitres entiers, mais elles ont fait part de leur détermination à maintenir les éléments de l'accord de compromis, et encouragé celles qui étaient plus réticentes à renoncer à leur critique du projet de convention et à adhérer au consensus plus large. On a exprimé la volonté affirmée de retenir les divers compromis ayant abouti au texte actuel du projet de convention, de crainte que la modification d'un ou de deux points d'accord ne réduise à néant l'ensemble du compromis et n'entraîne une réouverture de la discussion sur une foule de questions connexes. En conséquence, le maintien du texte du projet d'article 92 tel qu'il était actuellement rédigé a été fortement soutenu au sein de la Commission.

*Proposition de projet d'article 92 bis*

275. Étant donné qu'un certain nombre de délégations s'étaient opposées, au motif qu'elle était trop radicale, à la proposition d'essayer d'obtenir une approbation plus large du projet de convention en prévoyant une réserve pour limiter son application au transport maritime, mais avaient laissé ouverte la possibilité de parvenir à un autre compromis, une autre proposition a été faite. Dans le souci de permettre aux États qui avaient exprimé des préoccupations concernant l'application de la loi nationale et la limite de la responsabilité du transporteur de ratifier le texte, on a proposé la nouvelle disposition ci-après:

“Article 92 *bis*. Déclarations spéciales

Conformément à l'article 93 un État peut déclarer;

a) Qu'il n'appliquera la Convention qu'au transport maritime; ou

b) Que, pendant une durée maximale de 10 ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention, il remplacera les limites de responsabilité indiquées au paragraphe 1 de l'article 61, par les sommes figurant au paragraphe 1 a) de l'article 6 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer conclue à Hambourg le 31 mars 1978. Une telle déclaration doit inclure les deux sommes.”

276. À l'appui de la proposition, on a fait valoir que le paragraphe a) de l'article 92 *bis* proposé visait à être plus limité que l'autre nouvelle proposition concernant la réserve faite plus haut (voir par. 271 ci-dessus) et qu'il constituait donc une méthode moins controversée de limiter le champ d'application de la Convention au transport maritime. On a dit aussi que l'alinéa b) de l'article 92 *bis* proposé pourrait convenir à ceux qui s'étaient inquiétés de la limite de responsabilité du transporteur figurant actuellement dans le projet d'article 61, en ce sens qu'il donnait à ces États la possibilité d'adopter la limite de responsabilité du transporteur figurant dans les Règles de Hambourg et d'“échelonner” leur adhésion aux limites plus élevées sur une période de 10 ans. On a estimé que cette approche pourrait encourager une approbation plus large du projet de convention.

277. Bien qu'un certain soutien ait été exprimé en faveur de la proposition, en particulier de son alinéa b), qui a été qualifié d'idée innovante pour obtenir une plus large acceptation du texte, l'avis majoritaire au sein de la Commission a été que le compromis auquel étaient parvenus de nombreux États en janvier 2008 (voir A/CN.9/645, par. 196 à 204) devrait être conservé, ce qui empêchait l'adoption de la proposition. On a également réitéré les craintes concernant la nécessité de conserver le caractère porte-à-porte du projet de convention, et la probabilité que l'approbation de la proposition n'ait pour effet indésirable de réduire à néant l'ensemble du compromis et de rouvrir la discussion sur un certain nombre de sujets préoccupant diverses délégations.

278. La Commission a décidé de ne pas inclure le nouveau projet d'article 92 *bis* dans le texte de la Convention.

**Projet d'article 93. Procédure de déclaration et effet des déclarations**

279. On a appuyé l'avis selon lequel la deuxième phrase du paragraphe 1 du projet d'article 93, qui exigeait la présentation des déclarations s'y trouvant mentionnées,

y compris la déclaration envisagée au paragraphe 1 du projet d'article 94, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, semblait contredire le paragraphe 1 du projet d'article 94, qui autorisait un État contractant à modifier à tout moment une déclaration faite conformément à cet article en faisant une nouvelle déclaration. On a noté que cette apparente contradiction ne se limitait pas au paragraphe 1 du projet d'article 94, mais semblait également concerner le paragraphe 2 du projet d'article 95. On a fait remarquer que, pour que les déclarations envisagées aux projets d'articles 94 et 95 fonctionnent de manière appropriée, il devait être possible de les modifier en tant que de besoin pour informer les autres États contractants de l'application du projet de convention à d'autres unités territoriales ou de tout changement dans la répartition de compétence.

280. Afin d'éliminer la contradiction observée, la Commission est convenue de remplacer les mots "Celles autorisées" par "Les déclarations initiales autorisées" dans la deuxième phrase du paragraphe 1 du projet d'article 93. Sous réserve de cette modification, elle a approuvé le projet d'article et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 94. Effet dans les unités territoriales nationales**

281. On a fait remarquer que le projet d'article 94 contenait une disposition importante visant à faciliter la ratification du projet de convention par les États à plusieurs unités dans lesquels la compétence législative sur les questions de droit privé était partagée entre les pouvoirs fédéral et local. On a noté, à cet égard, que le paragraphe 3 du projet d'article portait sur l'effet que l'application du projet de convention à certaines unités territoriales d'un État contractant, mais non pas à toutes, pourrait avoir sur son champ d'application géographique.

282. Le paragraphe 3, a-t-on en outre indiqué, se fondait sur une disposition analogue du paragraphe 3 de l'article 93 de la "Convention des Nations Unies sur les ventes". On a estimé toutefois qu'il était nécessaire de l'améliorer encore, car la définition du champ d'application géographique du projet de convention au projet d'article 5 était plus précise que celle du champ d'application de la Convention des Nations Unies sur les ventes et n'était pas liée à la notion d'établissement. Pour résoudre ce problème, il a été proposé de remplacer le paragraphe 3 du projet d'article par un texte libellé par exemple comme suit:

"Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un État contractant, mais non pas à toutes, le facteur de rattachement pertinent est considéré, aux fins du paragraphe 28 de l'article premier, du paragraphe 1 de l'article 5, de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 20 et de l'alinéa b) du paragraphe 1) de l'article 69, comme n'étant pas situé dans un État contractant, à moins qu'il ne soit situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique."

283. La Commission a reconnu dans l'ensemble, qu'il fallait régler ce problème, mais a estimé qu'il serait peut-être préférable d'éviter toute référence aux facteurs de rattachement dans certaines dispositions du projet de convention, car en ce qui concerne du moins le projet d'article 5, il n'était pas nécessaire que tous les facteurs

de rattachement se situent dans un seul et même État contractant pour déclencher l'application du projet de convention.

284. La Commission a approuvé le projet d'article 94 quant au fond et l'a renvoyé au groupe de rédaction, en lui demandant de proposer une variante au projet de paragraphe 3 qui tienne compte de ses délibérations.

#### **Projet d'article 95. Participation d'organisations régionales d'intégration économique**

285. On a estimé que le paragraphe 3 du projet d'article 95, aux termes duquel toute référence à "État contractant" ou "États contractants" dans le projet de convention s'appliquait également à une organisation régionale d'intégration économique lorsque le contexte requérait qu'il en fût ainsi, semblait contredire la dernière phrase du paragraphe 1, qui disposait que, lorsque le nombre d'États contractants était pertinent pour l'application des dispositions du projet de convention, l'organisation régionale d'intégration économique n'était pas comptée comme État contractant en plus de ses États membres qui étaient des États contractants.

286. En réponse, on a fait observer que la disposition interprétative du paragraphe 3 était utile, puisque les organisations internationales n'étaient généralement pas assimilées à des États dans le droit international public et ne seraient donc pas nécessairement considérées comme visées par les références aux "États contractants" dans le projet de convention. Dans la mesure, toutefois, où ces organisations adhéraient au projet de convention en tant que telles, il conviendrait que certaines des dispositions s'appliquant aux États contractants, comme le projet d'article 93 sur la procédure de déclaration et l'effet des déclarations, s'appliquent à elles aussi, le cas échéant. La dernière phrase du paragraphe 1, en revanche, établissait clairement qu'une organisation régionale d'intégration économique ne serait pas comptée comme un "État", lorsque le nombre d'États contractants était pertinent, par exemple en rapport avec le nombre minimum de ratifications requis pour que le projet de convention entre en vigueur conformément au paragraphe 1 de l'article 96. On a en outre noté que de nombreuses conventions internationales contenaient aujourd'hui des dispositions analogues à celles figurant dans le projet d'article.

287. La Commission a approuvé le projet d'article 95 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 96. Entrée en vigueur**

288. La Commission a approuvé le projet d'article 96 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 97. Révision et amendement**

289. La Commission a approuvé le projet d'article 97 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

#### **Projet d'article 98. Dénonciation de la présente Convention**

290. La Commission a approuvé le projet d'article 98 et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

### Clause sur la signature

291. Le projet de clause sur la signature était libellé comme suit:

“FAIT à [...], le [...], en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.”

292. La Commission a approuvé quant au fond la clause sur la signature.

### Titre de la Convention

293. La Commission a approuvé le titre ci-après: “Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer”.

### Préambule

294. La Commission a examiné une proposition visant à insérer le projet de préambule ci-après:

*“Les États Parties à la présente Convention,*

*Réaffirmant* leur conviction que le commerce international sur la base de l'égalité et des avantages mutuels constitue un élément important pour promouvoir les relations amicales entre les États,

*Convaincus* que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques qui entravent les flux d'échanges internationaux, contribuent de façon appréciable à la coopération économique universelle entre tous les États, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'au bien-être de tous les peuples,

*Reconnaissant* que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, et ses Protocoles de modification, ainsi que la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978, ont contribué dans une large mesure à l'harmonisation du droit régissant le transport de marchandises par mer,

*Conscients* des évolutions technologiques et commerciales qui sont intervenues depuis l'adoption de ces conventions et de la nécessité de moderniser et de refondre celles-ci,

*Notant* que les chargeurs et les transporteurs ne bénéficient pas d'un régime universel contraignant pour l'exécution des contrats de transport effectué par différents modes,

*Considérant* que l'adoption de règles uniformes sur le contrat international de transport effectué entièrement ou partiellement par mer favorisera la sécurité juridique, améliorera l'efficacité du transport international de marchandises et offrira de nouvelles possibilités de débouchés à des parties et à des marchés auparavant isolés, jouant ainsi un rôle

fondamental dans la promotion du commerce et du développement économique, au niveau tant national qu'international,

*Sont convenus de ce qui suit:*"

295. La Commission est convenue de supprimer les mots "de modification" après "Protocoles" au troisième alinéa du projet de préambule. Elle est également convenue d'invertir les verbes "moderniser" et "refondre" au quatrième alinéa. Enfin, elle est convenue d'insérer l'adjectif "maritime" après "transport" et de remplacer les mots "différents modes" par "d'autres modes" au cinquième alinéa.

296. Sous réserve de ces modifications, la Commission a approuvé quant au fond le projet de préambule et l'a renvoyé au groupe de rédaction.

### **C. Rapport du groupe de rédaction**

297. La Commission a prié un groupe de rédaction, établi par le Secrétariat, de revoir le projet de convention afin d'assurer la cohérence entre les différentes versions linguistiques. À l'issue de ses délibérations sur le projet de convention, elle a examiné le rapport du groupe de rédaction et a approuvé ledit projet. Elle a prié le Secrétariat de revoir le texte du projet de convention uniquement pour les questions de langue et de forme avant son adoption par l'Assemblée générale.

### **D. Décision de la Commission et recommandation à l'Assemblée générale**

298. À sa 887<sup>e</sup> séance, le 3 juillet 2008, la Commission a adopté par consensus la décision et la recommandation à l'Assemblée générale ci-après:

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

*Rappelant* qu'à ses trente-quatrième et trente-cinquième sessions, en 2001 et 2002, elle a confié à son Groupe de travail III (Droit des transports) le soin d'élaborer un instrument législatif international régissant les opérations de transport de porte à porte qui comprennent une étape maritime,

*Notant* que le Groupe de travail a consacré 13 sessions, tenues de 2002 à 2008, à l'élaboration du projet de convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer,

*Ayant examiné* les articles du projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer à sa quarante et unième session en 2008,

*Notant* que tous les États et les organisations internationales intéressées ont été invités à participer à l'élaboration du projet de convention à toutes les sessions du Groupe de travail ainsi qu'à la quarante et unième session de la Commission, en qualité de membre ou d'observateur, et qu'ils ont eu tout loisir de s'exprimer,

*Notant aussi* que le texte du projet de convention a été distribué pour commentaires avant sa quarante et unième session à tous les gouvernements et

aux organisations intergouvernementales invitées à assister à ses réunions et à celles du Groupe de travail en qualité d'observateur et qu'elle a été saisie de ces commentaires à cette même session (A/CN.9/658 et Add.1 à 14),

*Considérant* que le projet de convention a fait l'objet d'un examen suffisant et a atteint un degré de maturité tel qu'il s'avère dans l'ensemble acceptable pour les États,

*Consciente* du nombre important et croissant de cas où le transport, en particulier de marchandises conteneurisées, est assuré dans le cadre de contrats de transport de porte à porte,

*Convaincue* que la modernisation et l'harmonisation des règles régissant les opérations de transport de porte à porte qui comprennent une étape maritime réduiraient les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, favoriseraient le commerce entre tous les États, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, et contribueraient ainsi de façon appréciable au développement de relations économiques internationales harmonieuses et au bien-être de tous les peuples,

*Remerciant* le Comité maritime international pour les conseils qu'il a fournis durant l'élaboration du projet de convention,

1. *Présente* à l'Assemblée générale le projet de convention sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, qui figure dans l'annexe I au présent rapport;

2. *Recommande* à l'Assemblée générale, compte tenu de l'étude attentive dont le projet de convention a fait l'objet au sein de la Commission et de son Groupe de travail III (Droit des transports), d'examiner celui-ci afin d'adopter, à sa soixante-troisième session, sur la base de ce projet approuvé par la Commission, une Convention des Nations Unies sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer et d'autoriser la tenue d'une cérémonie de signature [dès que possible en 2009] à Rotterdam (Pays-Bas), à laquelle la Convention serait ouverte à la signature des États."

#### **IV. Passation de marchés: rapport d'activité du Groupe de travail I**

299. À ses trente-sixième et trente-septième sessions, en 2003 et en 2004, la Commission a envisagé<sup>7</sup> la possibilité d'actualiser la *Loi type de la CNUDCI sur la passation de marchés de biens, de travaux et de services* et *Guide pour l'incorporation*<sup>8</sup> sur la base des notes du Secrétariat (A/CN.9/539 et Add.1 et A/CN.9/553)<sup>9</sup>. À sa trente-septième session, elle est convenue que la Loi type

<sup>7</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-neuvième session, Supplément n° 17 et rectificatif (A/49/17 et Corr.1), annexe I.*

<sup>8</sup> Publication des Nations Unies, numéro de vente: F.98.V.13.

<sup>9</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17), par. 225 à 230, et ibid., cinquante-neuvième session, Supplément n° 17 (A/59/17), par. 79 à 82.*

gagnerait à être mise à jour pour tenir compte de nouvelles pratiques, en particulier celles résultant de l'utilisation des communications électroniques dans la passation des marchés publics, et de l'expérience acquise dans l'utilisation de la Loi type comme base de réforme de la législation relative à la passation des marchés publics ainsi que d'éventuelles questions supplémentaires. La Commission a décidé de charger son Groupe de travail I (Passation de marchés) d'élaborer des propositions de révision de la Loi type et lui a donné un mandat souple consistant à identifier les questions à traiter lors de ses délibérations. La Commission a noté que, en mettant à jour la Loi type, il faudrait veiller à ne pas s'écarter des principes fondamentaux de celle-ci et à ne pas modifier les dispositions dont l'utilité avait été prouvée<sup>10</sup>.

300. Le Groupe de travail a commencé ses travaux conformément à ce mandat à sa sixième session (Vienne, 30 août-3 septembre 2004). À cette session, il a décidé (A/CN.9/568, par. 10) d'examiner en détail à ses sessions futures, les uns après les autres, les thèmes abordés dans les notes du Secrétariat (A/CN.9/WG.I/WP.31 et A/CN.9/WG.I/WP.32)<sup>11</sup>.

301. À ses trente-huitième et trente-neuvième sessions, en 2005 et en 2006, la Commission a pris note des rapports des sixième (Vienne, 30 août-3 septembre 2004), septième (New York, 4-8 avril 2005), huitième (Vienne, 7-11 novembre 2005) et neuvième (New York, 24-28 avril 2006) sessions du Groupe de travail I (A/CN.9/568, A/CN.9/575, A/CN.9/590 et A/CN.9/595). À sa trente-neuvième session, elle a recommandé que le Groupe de travail, en mettant à jour la Loi type et le Guide, tienne compte de la question des conflits d'intérêts et examine s'il serait justifié de prévoir dans la Loi type des dispositions spéciales à cet égard<sup>12</sup>.

302. À sa quarantième session, la Commission était saisie des rapports des dixième (Vienne, 25-29 septembre 2006) et onzième (New York, 21-25 mai 2007) sessions du Groupe de travail (A/CN.9/615 et A/CN.9/623)<sup>13</sup>. Elle a été informée que le Groupe de travail avait poursuivi l'examen des questions suivantes: a) l'utilisation des moyens de communication électroniques dans le processus de passation; b) les aspects de la publication d'informations relatives à la passation, y compris les révisions de l'article 5 de la Loi type et la publication des possibilités de marchés à venir; c) la technique de passation connue sous le nom d'"enchères électroniques inversées"; d) les offres anormalement basses; et e) la méthode de passation appelée "accord-cadre".

303. À sa session en cours, la Commission a pris note des rapports des douzième (Vienne, 3-7 septembre 2007) et treizième (New York, 7-11 avril 2008) sessions du Groupe de travail (A/CN.9/640 et A/CN.9/648).

304. À sa douzième session, le Groupe de travail a adopté le calendrier de ses délibérations, modifié ensuite à sa treizième session (A/CN.9/648, annexe), et est convenu de porter régulièrement à l'attention de la Commission un calendrier actualisé.

305. À sa treizième session, le Groupe de travail a examiné dans le détail la question des accords-cadres sur la base des projets de textes figurant dans les notes

---

<sup>10</sup> Ibid., *cinquante-neuvième session, Supplément n° 17 (A/59/17)*, par. 81 et 82.

<sup>11</sup> Ibid., *soixantième session, Supplément n° 17 (A/60/17)*, par. 171.

<sup>12</sup> Ibid., *soixantième et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17)*, par. 192.

<sup>13</sup> Ibid., *soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17)*, part I, par. 166 à 169.

du Secrétariat (A/CN.9/WGI/WP.52 et Add.1 et A/CN.9/WGI/WP.56) et est convenu de combiner les deux approches proposées dans ces documents, de sorte que, selon le cas, la Loi type traite ensemble des caractéristiques communes à tous les types d'accords-cadres, afin d'éviter notamment les redondances inutiles, et séparément les caractéristiques propres à chaque type d'accord.

306. À cette session, le Groupe de travail a également examiné la question des listes de fournisseurs, en se fondant sur un résumé de ses délibérations antérieures sur le sujet (A/CN.9/568, par. 55 à 68, et A/CN.9/WGI/WP.45 et Add.1) et décidé que le sujet ne serait pas traité dans la Loi type, pour des raisons qui seraient exposées dans le Guide pour l'incorporation.

307. La Commission a félicité le Groupe de travail et le Secrétariat pour les progrès de ses travaux et réaffirmé son appui à la révision de la Loi type qui était entreprise ainsi qu'à l'inclusion dans cette dernière de nouvelles pratiques et techniques relatives à la passation de marchés. Le Groupe de travail a été invité à terminer le plus vite possible ce projet pour permettre la finalisation et l'adoption de la Loi type révisée, ainsi que de son Guide pour l'incorporation, dans un délai raisonnable. (Pour les deux prochaines sessions du Groupe de travail, voir par. 397 et 398 ci-dessous.)

## V. Arbitrage et conciliation: rapport d'activité du Groupe de travail II

308. La Commission a rappelé que, à sa trente-neuvième session, en 2006, elle était convenue que le Groupe de travail II (Arbitrage et conciliation) devrait entreprendre la révision du Règlement d'arbitrage de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (Règlement d'arbitrage de la CNUDCI).

309. À cette session, la Commission avait noté que le Règlement, qui était l'un des premiers instruments qu'elle avait élaboré dans le domaine de l'arbitrage, était largement considéré comme un texte très réussi, qui avait été adopté par de nombreux centres d'arbitrage et était utilisé dans de nombreuses affaires telles que les litiges entre investisseurs et États. Compte tenu du succès et du prestige du Règlement d'arbitrage, la Commission avait généralement estimé qu'une éventuelle révision ne devrait pas en modifier la structure, l'esprit ni le style, et qu'elle devrait en respecter la souplesse au lieu de le compliquer. Il avait été proposé que le Groupe de travail définisse soigneusement la liste des thèmes qu'il faudrait peut-être aborder dans une version révisée du Règlement<sup>14</sup>.

310. À sa quarantième session, en 2007, la Commission avait noté que le Règlement d'arbitrage n'avait pas été modifié depuis son adoption en 1976 et que la révision devrait chercher à le moderniser et à promouvoir une plus grande efficacité dans la procédure arbitrale. D'une manière générale, elle est convenue que le mandat du Groupe de travail, qui était de conserver la structure initiale et l'esprit du Règlement, avait guidé utilement jusqu'ici ses délibérations et devrait continuer à inspirer ses travaux<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Ibid., *soixante et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17)*, par. 184.

<sup>15</sup> Ibid., *soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17)*, part I, par. 174.

311. À cette session, la Commission a noté qu'un large soutien avait été exprimé au sein du Groupe de travail en faveur d'une approche générique visant à déterminer les dénominateurs communs à tous les types d'arbitrage, quel que soit l'objet du litige, de préférence à une solution qui consistait à traiter de situations particulières. Elle a toutefois indiqué que le Groupe de travail devrait encore examiner, lors de ses futures sessions, la mesure dans laquelle le Règlement d'arbitrage révisé devrait prévoir des dispositions plus détaillées relatives au règlement des litiges entre investisseurs et États ou à l'arbitrage institutionnel<sup>16</sup>.

312. À sa session en cours, la Commission était saisie des rapports des quarante-septième (Vienne, 10-14 septembre 2007) et quarante-huitième (New York, 4-8 février 2008) sessions du Groupe de travail (A/CN.9/641 et A/CN.9/646). Elle a félicité le Groupe de travail pour les progrès accomplis dans la révision du Règlement d'arbitrage et le Secrétariat pour la qualité des documents préparés pour le Groupe de travail.

313. La Commission a noté que, à sa quarante-huitième session, le Groupe de travail avait examiné la mesure dans laquelle le Règlement d'arbitrage révisé devrait prévoir des dispositions plus détaillées relatives au règlement des litiges entre investisseurs et États ou à l'arbitrage institutionnel. Elle a noté que le Groupe de travail avait décidé de poursuivre la révision du Règlement d'arbitrage sous sa forme générique et de lui demander si, une fois cette tâche terminée, il devrait examiner plus avant la spécificité de l'arbitrage fondé sur des traités et, dans l'affirmative, quelle forme devraient prendre ces travaux (A/CN.9/646, par. 69).

314. À l'issue de la discussion, la Commission est convenue qu'il ne serait pas souhaitable d'inclure des dispositions concernant l'arbitrage fondé sur des traités dans le corps du Règlement lui-même, et que tout examen des litiges entre investisseurs et États que le Groupe serait éventuellement amené à réaliser à l'avenir ne devrait pas retarder la révision du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI sous sa forme générique. Pour ce qui est du déroulement des travaux, elle est convenue par principe que la question de la transparence dans l'arbitrage entre investisseurs et États fondé sur des traités méritait d'être examinée à l'avenir et devrait être traitée en priorité, immédiatement après l'achèvement de la révision en cours du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI. Quant à la portée de ces travaux futurs, la Commission est convenue par consensus qu'il importait de veiller à ce que la résolution des litiges entre investisseurs et États se fasse dans la transparence. Une délégation a présenté des observations écrites à ce sujet (A/CN.9/662) et une déclaration a également été faite au nom du Représentant spécial du Secrétaire général chargé de la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises. La Commission a généralement estimé que, comme le Groupe de travail l'avait noté à sa quarante-huitième session (A/CN.9/646, par. 57), la question de la transparence devrait être examinée à l'avenir car il s'agissait d'un objectif souhaitable de l'arbitrage entre investisseurs et États. En ce qui concerne la forme que tout produit de ces travaux futurs pourrait prendre, la Commission a noté que différentes possibilités avaient été envisagées par le Groupe de travail (ibid., par. 69), y compris l'élaboration d'instruments comme des clauses types, des règles ou des principes directeurs sur des points précis, une annexe au Règlement d'arbitrage de la CNUDCI sous sa forme générique, ou des règles d'arbitrage

---

<sup>16</sup> Ibid., par. 175.

séparées ou des clauses facultatives à insérer dans des traités. La Commission a décidé qu'il était trop tôt pour décider de la forme de cet instrument et que le Groupe de travail devrait jouir d'une grande liberté à cet égard. Afin de faciliter l'examen de la question de la transparence dans l'arbitrage fondé sur des traités par le Groupe à une session future, la Commission a demandé au Secrétariat, si les ressources le permettaient, d'effectuer des recherches préliminaires et de rassembler des informations sur les pratiques actuelles. Elle a exhorté les États Membres à fournir de nombreuses informations au Secrétariat sur leur pratique en matière de transparence dans l'arbitrage entre investisseurs et États. On a insisté sur le fait que, lors de la composition des délégations aux sessions du Groupe de travail qui seraient consacrées à ce projet, les États Membres et les observateurs devraient s'efforcer d'atteindre le plus haut niveau de compétence en matière de droit conventionnel et d'arbitrage entre investisseurs et États fondé sur des traités.

315. La Commission a exprimé le souhait que le Groupe de travail achève ses travaux sur la révision du Règlement d'arbitrage de la CNUDCI sous sa forme générique de sorte que l'examen final et l'adoption du texte aient lieu à la quarante-deuxième session de la Commission, en 2009.

316. En ce qui concerne les travaux qui pourraient être entrepris dans le domaine du règlement des litiges commerciaux, la Commission a rappelé que, comme elle l'avait décidé à sa trente-neuvième session, le Groupe de travail devrait maintenir la question de l'arbitrabilité et du règlement des conflits en ligne à son ordre du jour (pour les deux prochaines sessions du Groupe de travail, voir par. 397 et 398 ci-dessous).

## **VI. Droit de l'insolvabilité**

### **A. Rapport d'activité du Groupe de travail V**

317. La Commission a rappelé qu'à sa trente-neuvième session, en 2006, elle était convenue: a) que la question du traitement des groupes de sociétés en cas d'insolvabilité était suffisamment avancée pour être présentée au Groupe de travail V (Droit de l'insolvabilité) afin qu'il l'examine en 2006 et qu'il faudrait laisser à ce groupe de travail toute latitude pour lui présenter des recommandations appropriées concernant la portée de ses travaux futurs et la forme qu'ils devraient prendre, en fonction du contenu des solutions proposées aux problèmes qu'il mettrait en évidence sur le sujet; et b) que la question du financement postérieur à l'ouverture de la procédure devrait, dans un premier temps, être considérée comme un volet des travaux à entreprendre dans le domaine de l'insolvabilité des groupes de sociétés et que le Groupe de travail devrait disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour examiner toutes propositions de travaux sur d'autres aspects de la question.

318. La Commission a pris note avec satisfaction des progrès réalisés par le Groupe de travail dans l'examen du traitement des groupes de sociétés en cas d'insolvabilité, dont il était rendu compte dans ses rapports sur ses trente-troisième (Vienne, 5-9 novembre 2007) et trente-quatrième (New York, 3-7 mars 2008)

sessions (A/CN.9/643 et A/CN.9/647), et a félicité le Secrétariat pour les documents de travail et les rapports qu'il avait établis pour ces sessions<sup>17</sup>.

## **B. Facilitation de la coopération et de la coordination dans les procédures d'insolvabilité internationale**

319. La Commission a rappelé qu'à sa trente-neuvième session, en 2006, elle était convenue que des travaux initiaux de compilation des données d'expérience pratique dans le domaine de la négociation et de l'utilisation des accords d'insolvabilité internationale devraient être facilités de manière informelle par le biais de consultations avec des juges et des praticiens de l'insolvabilité et qu'un rapport préliminaire sur l'avancement de ces travaux devrait lui être présenté pour qu'elle puisse examiner plus avant la question à sa quarantième session, en 2007<sup>18</sup>. À la première partie de cette dernière session (Vienne, 25 juin-12 juillet 2007), la Commission a examiné un rapport préliminaire reflétant les données d'expérience pratique dans le domaine de la négociation et de l'utilisation des protocoles d'insolvabilité internationale (A/CN.9/629) et souligné l'importance pratique que revêt la facilitation de la coopération internationale dans les procédures d'insolvabilité. Elle s'est déclarée satisfaite des progrès réalisés dans les travaux de compilation des données d'expérience pratique en matière de négociation et d'utilisation des accords d'insolvabilité internationale et a réaffirmé que le Secrétariat devrait poursuivre ces travaux de manière informelle, en consultation avec des juges, des praticiens et d'autres experts<sup>19</sup>.

320. À sa session en cours, la Commission était saisie d'une note du Secrétariat rendant compte des nouveaux progrès accomplis dans le cadre de ces travaux (A/CN.9/654). Elle a noté que des consultations supplémentaires avaient été menées avec des juges et des praticiens de l'insolvabilité, et qu'une compilation des données d'expérience pratique, organisée d'après le plan annexé au rapport précédent présenté à la Commission (A/CN.9/629), avait été effectuée par le Secrétariat. En raison de problèmes de délais et de traduction, cette compilation n'a pas pu être soumise à la présente session de la Commission.

321. La Commission s'est déclarée satisfaite des progrès réalisés dans les travaux de compilation des données d'expérience pratique en matière de négociation et d'utilisation des accords d'insolvabilité internationale. Elle a décidé que la compilation devrait être présentée sous forme de document de travail au Groupe de travail V (Droit de l'insolvabilité) à sa trente-cinquième session (17-21 novembre 2008) pour un premier examen. Le Groupe pourrait alors décider de poursuivre son examen à sa trente-sixième session en avril et mai 2009 et formuler des recommandations à la quarante-deuxième session de la Commission, en 2009, sans perdre de vue que la coordination et la coopération fondées sur des accords d'insolvabilité internationale revêtiraient probablement une importance considérable dans la recherche de solutions au traitement international des groupes d'entreprises en cas d'insolvabilité. La Commission a décidé de planifier les travaux de sa quarante-deuxième session en 2009 de sorte qu'elle puisse, si nécessaire, consacrer

<sup>17</sup> Ibid., par. 209, alinéas a) et b).

<sup>18</sup> Ibid., *soixante et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17)*, par. 209, alinéa c).

<sup>19</sup> Ibid., *soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17)*, part I, par. 190 et 191.

du temps à l'examen des recommandations du Groupe de travail V. (Pour la décision sur la durée de la quarante-deuxième session de la Commission, voir ci-dessous, par. 395). (Pour les conclusions de la Commission sur les questions d'insolvabilité qui relèvent du Groupe de travail VI (Sûretés), voir ci-dessous, par. 326.)

## VII. Sûretés: rapport d'activité du Groupe de travail VI

322. Pendant la première partie de sa quarantième session (Vienne, 25 juin-12 juillet 2007), la Commission a examiné une note du Secrétariat intitulée "Travaux futurs possibles sur les sûretés réelles mobilières grevant la propriété intellectuelle" (A/CN.9/632)<sup>20</sup>. Cette note prenait en compte les conclusions d'un colloque sur les sûretés réelles mobilières grevant la propriété intellectuelle (Vienne, 18 et 19 janvier 2007), que le Secrétariat avait organisé en coopération avec l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) et au cours duquel il avait été proposé plusieurs ajustements qu'il faudrait apporter au projet de guide législatif de la CNUDCI sur les opérations garanties ("le projet de guide législatif") pour résoudre des questions propres au financement garanti par la propriété intellectuelle<sup>21</sup>.

323. À cette même session, la Commission a noté qu'une partie importante de la richesse des sociétés reposait sur des actifs de propriété intellectuelle. Il a également été noté que la coordination entre le droit des opérations garanties et le droit de la propriété intellectuelle, dans les régimes en vigueur dans de nombreux États, était encore insuffisante pour prendre en compte les pratiques de financement dans lesquelles étaient accordés des crédits garantis par la propriété intellectuelle. En outre, il a été noté que le projet de guide législatif ne donnait pas suffisamment d'orientations aux États quant aux modifications qu'il serait nécessaire d'apporter pour répondre aux besoins des pratiques de financement relatives à la propriété intellectuelle. Enfin, il a été noté que les travaux devraient être entrepris aussi rapidement que possible pour que le projet de guide législatif donne des orientations complètes et détaillées à cet égard<sup>22</sup>. Afin de donner aux États suffisamment d'orientations quant aux modifications qu'ils pourraient devoir apporter à leur législation pour éviter des incompatibilités entre le droit des opérations garanties et celui de la propriété intellectuelle, la Commission a décidé de charger le Groupe de travail VI (Sûretés) d'établir une annexe au projet de guide législatif spécialement consacrée aux sûretés réelles mobilières grevant la propriété intellectuelle ("l'annexe au Guide législatif")<sup>23</sup>.

324. À la reprise de sa quarantième session (Vienne, 10-14 décembre 2007), la Commission a finalisé et adopté le *Guide législatif de la CNUDCI sur les*

<sup>20</sup> Ibid., par. 155.

<sup>21</sup> Deuxième Colloque international de la CNUDCI sur les opérations garanties consacré aux sûretés réelles mobilières sur les droits de propriété intellectuelle, tenu à Vienne les 18 et 19 janvier 2007; pour tout complément d'information sur le Colloque, voir le site Web de la CNUDCI (<http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/colloquia/2secint.html>).

<sup>22</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-deuxième session, Supplément n° 17* (A/62/17), part I, par. 156.

<sup>23</sup> Ibid., par. 157 et 162.

*opérations garanties*, étant entendu que l'annexe au *Guide* serait établie ultérieurement<sup>24</sup>.

325. À sa session actuelle, la Commission était saisie du rapport (A/CN.9/649) du Groupe de travail VI sur les travaux de sa treizième session (New York, 19-23 mai 2008). Elle a noté avec satisfaction les progrès qui avaient été accomplis lors des premiers débats de cette session sur la base de la note du Secrétariat intitulée "Sûretés réelles mobilières grevant les droits de propriété intellectuelle" (A/CN.9/WG.VI/WP.33 et Add.1) et qui avaient permis au Groupe de travail de prier le secrétariat d'établir une première version de l'annexe au *Guide* consacrée aux sûretés réelles mobilières grevant la propriété intellectuelle (A/CN.9/649, par. 13).

326. La Commission a également noté que le Groupe de travail VI n'était pas parvenu à s'entendre sur le point de savoir si certaines questions relatives à l'incidence de l'insolvabilité sur une sûreté réelle mobilière grevant un bien intellectuel (voir A/CN.9/649, par. 98 à 102) étaient suffisamment liées au droit des opérations garanties pour justifier leur traitement dans l'annexe au *Guide*. Le Groupe de travail VI avait décidé d'y revenir à une prochaine réunion et de recommander de prier le Groupe de travail V (Droit de l'insolvabilité) d'examiner ces questions. La Commission a décidé qu'il faudrait en informer le Groupe de travail V et l'inviter à exprimer un avis préliminaire à sa prochaine session. Il a également été décidé que, dans l'éventualité où il resterait des questions à soumettre conjointement aux deux groupes de travail après cette session, le Secrétariat pourrait, après avoir consulté les présidents des deux Groupes de travail, organiser une discussion conjointe sur l'incidence de l'insolvabilité sur une sûreté réelle mobilière grevant un bien intellectuel lorsque les deux groupes se réuniraient au printemps 2009 (pour ces deux sessions des groupes de travail VI et V, voir par. 397 et 398 ci-après).

## **VIII. Travaux futurs possibles dans le domaine du commerce électronique**

327. En 2004, ayant achevé ses travaux relatifs à la Convention sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux, le Groupe de travail IV (Commerce électronique) a prié le Secrétariat de continuer à suivre diverses questions liées au commerce électronique, notamment les questions liées à la reconnaissance transfrontière des signatures électroniques, et de publier les résultats de ses recherches en vue de faire des recommandations à la Commission sur le point de savoir s'il serait possible d'entreprendre des travaux dans ces domaines (voir A/CN.9/571, par. 12).

328. En 2005, la Commission a pris note des travaux entrepris par d'autres organisations dans divers domaines liés au commerce électronique et prié le Secrétariat de réaliser une étude plus détaillée, qui devrait contenir des propositions sur la forme et la nature d'un document de référence général examinant les divers éléments requis pour créer un cadre juridique favorable au commerce électronique,

---

<sup>24</sup> Ibid., part II, par. 99 et 100.

que la Commission pourrait envisager d'élaborer dans l'avenir afin d'aider les législateurs et les responsables politiques du monde entier<sup>25</sup>.

329. En 2006, la CNUDCI a examiné une note établie par le Secrétariat conformément à cette demande (A/CN.9/604). Cette note identifiait les domaines suivants comme éléments possibles d'un document de référence général: a) authentification et reconnaissance internationale des signatures électroniques; b) responsabilité et normes de conduite pour les fournisseurs d'accès à Internet; c) facturation électronique et questions juridiques liées aux chaînes logistiques dans le commerce électronique; d) transfert de droits sur des biens meubles corporels et d'autres droits par des communications électroniques; e) concurrence déloyale et pratiques commerciales trompeuses dans le commerce électronique; et f) vie privée et protection des données dans le commerce électronique. La note indiquait aussi d'autres questions qui pourraient être traitées dans un tel document, mais d'une façon plus sommaire: a) protection des droits de propriété intellectuelle; b) communications électroniques non sollicitées (spams); et c) cybercriminalité.

330. Selon un avis exprimé à cette même session et qui avait été appuyé, la tâche des législateurs et des responsables politiques, en particulier dans les pays en développement, se trouverait considérablement facilitée si la Commission élaborait un document de référence général traitant des questions mises en évidence par le Secrétariat. Un tel document, a-t-on ajouté, pourrait aussi aider la Commission à identifier des domaines dans lesquels elle pourrait entreprendre elle-même des travaux d'harmonisation dans l'avenir. Selon un autre point de vue, cependant, l'éventail des questions proposées était trop large et il faudrait peut-être réduire la portée du document de référence général. La Commission est finalement convenue de demander à son secrétariat de préparer un spécimen de chapitre du document de référence général traitant spécifiquement de questions liées à l'authentification et à la reconnaissance internationale des signatures électroniques, pour examen à sa quarantième session, en 2007<sup>26</sup>.

331. Le spécimen de chapitre que le Secrétariat avait établi pour donner suite à cette demande (A/CN.9/630 et Add.1 à 5) a été présenté à la Commission à sa quarantième session. Celle-ci a félicité le Secrétariat d'avoir rédigé ce spécimen de chapitre et lui a demandé de le publier sous forme de publication indépendante. Bien qu'elle n'ait pas été d'avis qu'il faille demander au Secrétariat d'entreprendre des travaux similaires dans d'autres domaines en vue d'élaborer un document de référence général, elle est convenue de le prier de continuer à suivre de près les développements juridiques dans les domaines pertinents en vue de faire des suggestions appropriées en temps utile<sup>27</sup>.

332. Le Secrétariat a continué de suivre les développements technologiques et les nouveaux modèles commerciaux dans le domaine du commerce électronique qui peuvent avoir une incidence sur les échanges internationaux. Une question que le Secrétariat a examinée de près concernait les aspects juridiques de l'utilisation des guichets uniques dans le commerce international. Le Secrétariat avait été invité par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et le Centre des Nations Unies pour la

<sup>25</sup> Ibid., *soixantième session, Supplément n° 17 (A/60/17)*, par. 214.

<sup>26</sup> Ibid., *soixante et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17)*, par. 216.

<sup>27</sup> Ibid., *soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17)*, part I, par. 195.

facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) à envisager, à cet égard, d'éventuels domaines de coopération avec ces organisations.

333. À la session en cours, la Commission était saisie d'une note du Secrétariat (A/CN.9/655) qui exposait les aspects pratiques et juridiques de l'utilisation des guichets uniques et présentait des propositions de travaux futurs qui pourraient être menés en coopération avec d'autres organisations internationales. La note résumait également la proposition de mettre en œuvre un projet conjoint faite par l'OMD (ibid., par. 35 à 39).

334. Il a été dit à la Commission que des guichets uniques pourraient améliorer la disponibilité et l'acheminement des données, accélérer et simplifier les flux d'informations entre les opérateurs commerciaux et les pouvoirs publics et aboutir à une plus grande harmonisation et mise en commun des données utiles entre les différents services publics, ce qui procure des gains appréciables pour tous ceux qui participent à des échanges transfrontaliers. La Commission a noté que le recours à ce système pouvait accroître l'efficacité et la rentabilité des contrôles officiels et réduire les coûts encourus à la fois par les pouvoirs publics et les opérateurs commerciaux, grâce à une meilleure utilisation des ressources. Dans le même temps, elle a également noté que l'utilisation de guichets uniques posait un certain nombre de problèmes juridiques liés, par exemple, au cadre législatif; à l'identification, à l'authentification et à l'autorisation des documents et messages échangés au moyen de guichets uniques; à la protection des données; à la responsabilité des exploitants de guichets uniques; et à la validité juridique des documents échangés sous forme électronique.

335. Il a également été fait à la Commission une proposition tendant à ce qu'elle recense, dans le cadre d'un projet, les principaux problèmes qui se posent, définisse les principes fondamentaux qu'il faudrait appliquer pour élaborer, en ce qui concerne les documents transférables électroniques, des systèmes juridiques internationaux viables et aide les États à élaborer des systèmes nationaux qui facilitent le commerce international. Il a été proposé que ces travaux portent, dans une certaine mesure, sur l'utilisation de registres électroniques tout en tenant compte du fait que les solutions dépendraient des besoins des secteurs et des applications. Le projet proposé comprendrait un ensemble clairement défini de principes supérieurs que l'on pourrait incorporer à tout système international applicable aux documents transférables. Il a été suggéré qu'on pourrait aider les États, les organisations internationales et les industries à évaluer les risques juridiques et les solutions qui s'offrent à eux, et les aider à concevoir les méthodes de transfert les mieux adaptées à leurs besoins et à ceux du commerce mondial. Après cette phase, au besoin, on pourrait examiner la nécessité et la possibilité d'élaborer des instruments supplémentaires qui pourraient promouvoir le commerce en améliorant l'efficacité des documents électroniques.

336. La Commission a estimé qu'il serait utile d'étudier les aspects juridiques de la mise en place d'un guichet unique transfrontalier afin de formuler un document de référence général, de portée internationale, que les législateurs, les dirigeants politiques, les responsables chargés de la mise en service des guichets uniques et d'autres parties prenantes pourraient consulter pour y puiser des conseils sur les aspects juridiques de la création et de la gestion de guichets uniques ayant pour objet de traiter les opérations transfrontalières. La participation de la Commission à un tel projet en coopération avec l'OMD et d'autres organisations aurait plusieurs

avantages, notamment: a) une meilleure coordination des activités entre la Commission, l'OMD et le CEFAC-ONU; b) la possibilité d'influer sur la teneur d'un texte visant à faciliter les échanges, qui pourrait aborder d'importantes questions d'ordre législatif; et c) la promotion de l'application des normes de la CNUDCI dans les pays qui utiliseraient le futur document de référence.

337. La Commission a également estimé qu'il serait utile que le Secrétariat continue d'examiner les problèmes juridiques posés par les équivalents électroniques de documents négociables et par d'autres systèmes électroniques de négociation et de transfert de sûretés grevant des biens meubles corporels, de titres et d'autres sûretés sous forme électronique. Il a également été déclaré que ce travail pourrait mettre en évidence des points communs entre les guichets uniques et les équivalents électroniques de documents négociables. Il a été porté à l'attention de la Commission, cependant, que le projet n'était pas mûr pour un groupe de travail intergouvernemental, car il n'était pas encore certain qu'il faille mener d'autres travaux législatifs sur la négociabilité dans un environnement électronique. Il a également été suggéré que l'organisation d'un colloque par le Secrétariat pourrait aider à recenser les domaines dans lesquels la Commission pourrait faire œuvre utile à l'avenir.

338. La Commission a prié le Secrétariat, dans un premier temps, de participer avec le concours d'experts aux travaux menés par l'OMD dans le cadre du projet de guichet unique et de lui rendre compte, à sa prochaine session, des progrès accomplis. Elle a décidé d'autoriser la tenue d'une session du Groupe de travail dès le printemps 2009, si l'état d'avancement des travaux le justifiait et en consultation étroite avec les États.

## **IX. Travaux futurs possibles dans le domaine de la fraude commerciale**

### **A. Travaux relatifs aux indicateurs de fraude commerciale**

339. Il a été rappelé que la Commission, de ses trente-cinquième à quarantième sessions, de 2002 à 2007, avait examiné les travaux futurs possibles dans le domaine de la fraude commerciale<sup>28</sup>. Il a été rappelé, en particulier, qu'à sa trente-septième session, en 2004, à des fins de sensibilisation, de formation et de prévention, la Commission était convenue qu'il pourrait être utile d'élaborer des listes de caractéristiques communes aux pratiques frauduleuses classiques pour sensibiliser les acteurs du commerce international et d'autres cibles potentielles des fraudeurs, dans la mesure où ces listes pourraient les aider à se protéger et à ne pas être victimes de telles pratiques. Bien qu'il n'ait pas été proposé que la Commission elle-même ou ses groupes de travail intergouvernementaux participent directement à cette activité, il avait été convenu que le Secrétariat devrait envisager d'élaborer, en

<sup>28</sup> Ibid., *cinquante-septième session, Supplément n° 17 (A/57/17)*, par. 279 à 290; *ibid.*, *cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17)*, par. 231 à 241; *ibid.*, *cinquante-neuvième session, Supplément n° 17 (A/59/17)*, par. 108 à 112; *ibid.*, *soixantième session, Supplément n° 17 (A/60/17)*, par. 216 à 220; *ibid.*, *soixante et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17)*, par. 211 à 217; et *ibid.*, *soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17)*, part I, par. 196 à 203.

étroite consultation avec des experts, ces listes de caractéristiques et tenir la Commission informée de l'avancement des travaux à cet égard<sup>29</sup>.

340. À sa quarantième session (Vienne, du 25 juin au 12 juillet et du 10 au 14 décembre 2007), la Commission a été informée que le Secrétariat, comme il en avait été prié, avait poursuivi, en collaboration avec des experts et d'autres organisations intéressées, ses travaux pour mettre en évidence les caractéristiques communes aux pratiques frauduleuses et élaborer ainsi une documentation à caractère informatif destinée à faire échec à ces pratiques. Les résultats de ces travaux figuraient dans une note du Secrétariat intitulée "Indicateurs de fraude commerciale" (A/CN.9/624 et Add.1 et 2). À cette session, la Commission a remercié le Secrétariat, les experts et les autres organisations intéressées qui avaient collaboré à l'élaboration des indicateurs de fraude commerciale pour leur participation à ce travail difficile de définition des problèmes et de rédaction d'un document qui pourrait être un outil d'information et de prévention très utile. Toujours à cette session, la Commission a prié le Secrétariat de distribuer le document sur les indicateurs de fraude commerciale pour commentaire avant sa quarante et unième session<sup>30</sup>.

341. Par une note verbale du 8 août 2007 et une lettre du 20 septembre 2007, le projet de texte sur les indicateurs de fraude commerciale a été distribué pour commentaire aux États ainsi qu'aux organisations intergouvernementales et aux organisations non gouvernementales internationales invitées à participer aux travaux de la Commission et de ses groupes de travail en qualité d'observateurs.

342. À sa session en cours, la Commission était saisie des commentaires envoyés au Secrétariat par les États et par les organisations au sujet des indicateurs de fraude commerciale (A/CN.9/659 et Add.1 et 2), ainsi que du texte sur les indicateurs qui avait été distribué (A/CN.9/624 et Add.1 et 2). Après avoir examiné les commentaires des gouvernements et des organisations internationales, elle a renouvelé son appui à l'élaboration et à la diffusion de ces indicateurs, qui offraient un moyen extrêmement utile de faire face à un problème délicat. Il a été dit que les indicateurs viendraient compléter de manière efficace et crédible l'arsenal utilisable pour lutter contre des pratiques frauduleuses contraires aux intérêts commerciaux.

343. La Commission s'est demandé quelle était la meilleure manière de conclure les travaux relatifs aux indicateurs de fraude commerciale. Consciente de la nature technique des commentaires reçus et du fait que les aspects de la fraude liés au droit pénal devaient être examinés séparément, elle a prié le Secrétariat de procéder aux modifications et aux ajouts nécessaires en vue d'améliorer les documents, puis de publier ces derniers dans une note d'information du Secrétariat à des fins didactiques et pour prévenir la fraude. La Commission était d'avis que le Secrétariat pourrait exploiter ces documents dans le cadre de ses travaux d'assistance technique et notamment les communiquer et les expliquer aux gouvernements et aux organisations internationales afin d'en renforcer le rôle didactique et préventif. En outre, les gouvernements et les organisations internationales pourraient également être encouragés à faire connaître ces documents et à les utiliser de toutes les manières appropriées, y compris en les adaptant aux besoins de différents publics ou secteurs.

---

<sup>29</sup> Ibid., *cinquante-neuvième session, Supplément n° 17 (A/59/17)*, par. 112.

<sup>30</sup> Ibid., *soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17)*, part I, par. 200.

344. En ce qui concerne les travaux supplémentaires qui pourraient être menés sur la fraude commerciale, il a été suggéré qu'on élabore des recommandations sur la prévention de la fraude. La Commission est convenue que la publication des indicateurs de fraude commerciale et leur incorporation dans les activités d'assistance technique seraient très utiles pour combattre ces pratiques, laissant ouverte la question des futurs travaux à mener dans ce domaine que le Secrétariat, qui pourrait lui faire des recommandations appropriées, examinerait.

## **B. Collaboration avec l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime en matière de fraude économique et commerciale**

345. À sa trente-huitième session, en 2005, l'attention de la Commission a été appelée sur la résolution 2004/26 du Conseil économique et social en date du 21 juillet 2004, qui prévoyait qu'un groupe intergouvernemental d'experts serait chargé de réaliser une étude sur la fraude ainsi que l'abus et la falsification d'identité à des fins criminelles et d'élaborer, d'après cette étude, des pratiques, des principes directeurs et d'autres éléments utiles, en tenant compte, en particulier, des activités pertinentes de la CNUDCI. Elle recommandait également que l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) soit chargé d'assurer le secrétariat de ce groupe intergouvernemental d'experts, en consultation avec le secrétariat de la CNUDCI<sup>31</sup>.

346. À sa trente-neuvième session, en 2006<sup>32</sup>, et à sa quarantième session, en 2007, la Commission avait été informée que le groupe intergouvernemental d'experts s'était réuni en mars 2005 et janvier 2007 à la demande de l'ONUDC, avec la participation du secrétariat de la CNUDCI, et qu'il avait achevé ses travaux sur la fraude et l'abus et la falsification d'identité à des fins criminelles (E/CN.15/2007/8 et Add.1 à 3)<sup>33</sup>. À sa quarantième session<sup>34</sup>, il lui a été indiqué que la Commission pour la prévention du crime et la justice pénale avait examiné cette étude à sa seizième session (Vienne, 23-27 avril 2007)<sup>35</sup> et proposé au Conseil économique et social un projet de résolution assorti d'un certain nombre de recommandations qui, entre autres, encourageaient le renforcement de la compréhension mutuelle et de la coopération entre les entités des secteurs public et privé au moyen d'initiatives visant à rapprocher les divers intéressés et à faciliter l'échange de vues et de renseignements entre eux et priaient l'ONUDC de faciliter cette coopération en consultation avec le secrétariat de la CNUDCI, conformément à la résolution 2004/26 du Conseil<sup>36</sup>. Le Conseil a ensuite adopté, en tant que résolution 2007/20 du 26 juillet 2007, le projet de résolution proposé par la Commission pour la prévention du crime et la justice pénale.

347. À sa session en cours, la Commission a été informée que le secrétariat de l'ONUDC avait poursuivi ses travaux sur différents aspects de la fraude, dont

<sup>31</sup> Ibid., *soixantième session, Supplément n° 17 (A/60/17)*, par. 217.

<sup>32</sup> Ibid., *soixante et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17)*, par. 211 à 217.

<sup>33</sup> Ibid., *soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17)*, part I, par. 199 à 203.

<sup>34</sup> Ibid.

<sup>35</sup> Voir *Documents officiels du Conseil économique et social, 2007, Supplément n° 10 (E/2007/30/Rev.1)*.

<sup>36</sup> Ibid., chap. I, sect. B, projet de résolution II.

l'usurpation d'identité. Conformément à la demande qu'elle avait formulée à sa session précédente<sup>37</sup>, son secrétariat a coopéré avec l'ONUDC pour lui prodiguer des conseils appropriés concernant le secteur privé et le commerce. La Commission a pris note de cette information avec intérêt et a prié son secrétariat de continuer d'apporter à l'ONUDC coopération et assistance dans ses travaux relatifs à la fraude commerciale et économique, et de lui rendre compte de tout fait nouveau dans ce domaine.

## X. Cinquantenaire de la Convention de New York

348. L'Assemblée générale a adopté, le 6 décembre 2007, la résolution 62/65, dans laquelle elle reconnaissait l'intérêt de l'arbitrage comme moyen de règlement des différends dans les relations commerciales internationales dans la mesure où il contribuait à des relations commerciales harmonieuses, stimulait les échanges internationaux et le développement et favorisait le règne du droit dans la sphère internationale et nationale. Elle s'est dite convaincue que la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, faite à New York le 10 juin 1958<sup>38</sup> (la "Convention de New York"), encourageait le respect des engagements, inspirait confiance dans le droit et assurait l'équité du règlement des différends liés aux obligations et aux droits contractuels.

349. L'Assemblée générale a souligné la nécessité de poursuivre les efforts au plan national pour assurer l'adhésion universelle à la Convention (qui comptait à ce moment 142 États parties) ainsi que l'interprétation uniforme et l'application effective de ses dispositions. Elle a exprimé l'espoir que les États qui ne l'étaient pas encore deviendraient bientôt parties à la Convention, ce qui assurerait la jouissance universelle de la certitude juridique qu'elle offrait, réduirait les risques et les coûts de transaction liés aux opérations commerciales et encouragerait ainsi le commerce international. Elle a accueilli favorablement les initiatives prises par divers organes et diverses institutions faisant ou non partie du système des Nations Unies pour organiser conférences et autres manifestations afin de célébrer le cinquantième anniversaire de la Convention et a encouragé le recours à de telles manifestations pour promouvoir une plus large adhésion à la Convention et une meilleure compréhension de ses dispositions, ainsi que l'interprétation uniforme et l'application effective de celles-ci. Elle a prié le Secrétaire général de redoubler d'efforts pour promouvoir une plus large adhésion à la Convention ainsi que l'interprétation uniforme et l'application effective de ses dispositions.

350. À sa session en cours, la Commission a été informée de la tenue, à New York, le 1<sup>er</sup> février 2008, d'une conférence d'une journée organisée conjointement par l'ONU et l'Association internationale du barreau, à laquelle avaient participé plus de 600 personnes venues de 50 pays. D'éminents spécialistes de l'arbitrage de plus de 20 États différents s'y étaient exprimés sur des questions telles que l'histoire et l'importance de la Convention, les aspects pratiques de l'exécution des conventions d'arbitrage et des sentences arbitrales, la relation entre la Convention et d'autres textes internationaux et textes législatifs nationaux sur l'arbitrage, la

---

<sup>37</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-deuxième session, Supplément n° 17* (A/62/17), part I, par. 203.

<sup>38</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 330, n° 4739.

Recommandation relative à l'interprétation des articles II-2 et VII-1 de la Convention de New York, le cadre procédural dans lequel était appliquée cette dernière et les possibilités et défis futurs. La Convention de New York a été saluée comme l'un des traités des Nations Unies les plus importants et les plus réussis dans le domaine du droit commercial international et comme un instrument capital pour l'efficacité juridique de l'arbitrage international. Les intervenants ont souligné combien il importait de poursuivre les efforts pour promouvoir la Convention et de diffuser des informations sur son interprétation, y compris en organisant des colloques judiciaires.

351. La Commission a également été informée qu'une conférence visant à célébrer le cinquantenaire de la Convention de New York avait été organisée à Vienne, les 13 et 14 mars 2008, sous les auspices de la CNUDCI et du Centre international d'arbitrage de la Chambre économique fédérale d'Autriche. De plus, une partie de la conférence tenue par le Conseil international pour l'arbitrage commercial (Dublin, 8-10 juin 2008) avait été consacrée à la célébration du cinquantenaire et à des débats sur la Convention. D'autres conférences sur la Convention étaient prévues à Kuala Lumpur et au Caire.

352. La Commission a remercié les organisateurs de ces conférences. Elle a prié le Secrétariat de continuer à suivre ces manifestations et l'a encouragé à participer activement aux initiatives visant à promouvoir la Convention de New York. Elle a également noté, à cet égard, l'importance du projet sur le suivi de l'application de la Convention dans la législation (voir par. 353 à 360 ci-dessous) en ce qu'il permettrait d'aider les États à appliquer celle-ci de manière appropriée dans leur propre législation et de fournir des conseils bienvenus à ceux qui envisageaient d'y devenir parties. Il a été reconnu que les informations réunies au cours du projet sur le cadre procédural dans lequel était appliquée la Convention de New York permettraient à la Commission d'examiner les autres mesures qu'elle pourrait prendre pour améliorer le fonctionnement de la Convention.

## **XI. Suivi de l'application de la Convention de New York**

353. La Commission a rappelé qu'à sa vingt-huitième session, en 1995, elle avait approuvé un projet, entrepris conjointement avec le Comité D (aujourd'hui appelé "Comité sur l'arbitrage") de l'Association internationale du barreau, qui visait à suivre l'application de la Convention de New York dans la législation<sup>39</sup> et à examiner les mécanismes procéduraux que les États avaient adoptés pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales en vertu de cette convention. Un questionnaire avait été distribué aux États afin de déterminer comment la Convention avait été incorporée dans les systèmes juridiques nationaux et comment elle était interprétée et appliquée. L'une des principales questions à examiner dans ce projet était de savoir si les États parties soumettaient la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales à des conditions supplémentaires qui n'étaient pas prévues dans la Convention de New York. Il a aussi été rappelé à la Commission que le Secrétariat lui avait présenté, à sa trente-huitième session, en 2005, un rapport préliminaire (A/CN.9/585), qui exposait les questions soulevées par les

---

<sup>39</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquantième session, Supplément n° 17* (A/50/17), par. 401 à 404.

réponses reçues au questionnaire précité<sup>40</sup>. À sa quarantième session, en 2007, la Commission avait été informée qu'un rapport écrit devrait lui être présenté à sa quarante et unième session<sup>41</sup>.

354. À sa session en cours, la Commission a examiné un rapport écrit sur le projet, qui avait été élaboré à partir des réponses envoyées par 108 États parties à la Convention (A/CN.9/656 et Add.1) et qui couvrait la mise en œuvre de la Convention de New York par les États, son interprétation et son application, ainsi que les conditions et les procédures prévues par les États pour l'exécution des sentences en vertu de la Convention. Elle a remercié les États parties qui avaient répondu ainsi que le Comité sur l'arbitrage de l'Association internationale du barreau pour avoir aidé le Secrétariat à recueillir les informations nécessaires pour établir le rapport.

355. La Commission a accueilli favorablement les recommandations et les conclusions du rapport, notant qu'elles mettaient en évidence les domaines où des travaux supplémentaires pourraient s'avérer nécessaires pour renforcer l'interprétation uniforme et l'application effective de la Convention de New York. On a noté que l'application des règles de procédure nationales à des questions qui n'étaient pas traitées dans la Convention avait donné lieu à des solutions divergentes, s'agissant des nombreuses règles de procédure différentes qui régissaient la reconnaissance et l'exécution des sentences en vertu de la Convention, y compris sur des questions comme les conditions applicables à une demande d'*exequatur*, la rectification des vices dans les demandes, le délai pour déposer une demande de reconnaissance et d'exécution d'une sentence, et les procédures pour introduire un recours contre une décision accordant ou refusant l'exécution d'une sentence en vertu de la Convention et les juridictions compétentes en la matière. La Commission est convenue que des travaux devraient être entrepris pour éliminer ou limiter l'effet des discordances juridiques dans ce domaine. D'une manière générale, elle a été d'avis que le projet devrait aboutir à l'élaboration d'un guide pour l'incorporation de la Convention de New York afin de promouvoir une interprétation et une application uniformes du texte de façon à éviter les incertitudes de sa mise en œuvre imparfaite ou partielle et à réduire le risque de voir la pratique des États s'écarter de l'esprit de la Convention. Elle a demandé au Secrétariat d'étudier la possibilité d'élaborer un tel guide.

356. La Commission s'est demandé si le Secrétariat devrait mettre à la disposition du public les réponses au questionnaire envoyées par les États dans le cadre du projet. On a reconnu que les informations sur le cadre procédural dans lequel était appliquée la Convention permettraient à la Commission d'examiner toute mesure supplémentaire qu'elle pourrait prendre pour améliorer le fonctionnement de la Convention et contribueraient à mieux faire connaître l'application de cette dernière. On a noté qu'un certain nombre d'États avaient répondu au questionnaire au début du projet et que leurs réponses étaient, dans certains cas, obsolètes. À l'issue de la discussion, la Commission a demandé au Secrétariat de publier les informations recueillies au cours du projet sur le site Web de la CNUDCI, dans la langue dans laquelle elles avaient été reçues, et prié instamment les États de

---

<sup>40</sup> Ibid., *soixantième session, Supplément n° 17 (A/60/17)*, par. 188 à 191.

<sup>41</sup> Ibid., *soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17)*, part I, par. 207.

communiquer des informations exactes au Secrétariat pour que les données publiées sur le site restent à jour.

357. La Commission a rappelé que la Commission d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale avait créé une équipe spéciale chargée d'examiner, dans chaque pays, les règles de procédure nationales pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères<sup>42</sup>. Elle a remercié la Commission d'arbitrage et félicité le Secrétariat pour avoir maintenu une collaboration étroite entre les deux institutions. On a noté que cette coopération serait utile pour identifier les informations susceptibles de devoir être mises à jour. Compte tenu des caractéristiques communes aux travaux de la Commission et de la Chambre de commerce internationale en matière de promotion de la Convention de New York, la Commission a exprimé le souhait que d'autres occasions de travail conjoint soient trouvées dans le futur. Le Secrétariat a été encouragé à développer de nouvelles initiatives à cet égard.

358. On a fait savoir à la Commission qu'il était prévu d'organiser des conférences pour discuter des résultats du projet sur le suivi de l'application de la Convention de New York, dont certaines se tiendraient sous les auspices de l'Association internationale du barreau et de la Chambre de commerce internationale. On a prié le Secrétariat de suivre ces manifestations et de faire en sorte qu'elles suscitent une participation active.

359. La Commission a noté que la Recommandation qu'elle avait adoptée à sa trente-neuvième session, en 2006<sup>43</sup>, relative à l'interprétation du paragraphe 2 de l'article II et du paragraphe 1 de l'article VII de la Convention de New York, avait été distribuée aux États afin qu'ils fassent part de leurs commentaires sur l'impact de cette recommandation sur leur droit. On a noté que, dans l'ensemble, les États étaient favorables à la recommandation comme moyen de promouvoir une interprétation uniforme et souple, dans différents pays, de l'exigence de l'écrit pour les conventions d'arbitrage énoncée au paragraphe 2 de l'article II de la Convention de New York. On a estimé que la recommandation était un moyen d'encourager l'élaboration de règles favorisant la validité des conventions d'arbitrage et que, malgré son caractère non obligatoire, elle revêtait une importance particulière pour parvenir à une interprétation uniforme de la Convention. Les États ont considéré que la recommandation pourrait aider les juridictions étatiques à interpréter l'exigence de l'écrit de manière plus libérale. De nombreuses délégations ont considéré qu'elle encourageait l'exécution des sentences dans le plus grand nombre de cas possibles par le biais du paragraphe 1 de l'article VII de la Convention de New York permettant l'application des dispositions nationales qui offraient des conditions plus favorables à une partie souhaitant faire exécuter une sentence. À l'issue de la discussion, la Commission est convenue que tout commentaire supplémentaire que le Secrétariat recevrait des États sur la Recommandation serait intégré au projet sur le suivi de l'application de la Convention de New York.

360. La Commission est en outre convenue que, si les ressources le permettaient, les activités du Secrétariat dans le contexte de son programme d'assistance technique pourraient, à toutes fins utiles, comprendre la diffusion d'informations sur

<sup>42</sup> Ibid., par. 207.

<sup>43</sup> *Soixante et unième session, Supplément n° 17 (A/61/17), annexe II.*

l'interprétation judiciaire de la Convention de New York, ce qui pourrait utilement compléter d'autres activités en faveur de la Convention.

## **XII. Assistance technique dans le domaine de la réforme du droit**

### **A. Activités de coopération et d'assistance techniques**

361. La Commission était saisie d'une note du Secrétariat (A/CN.9/652) décrivant les activités de coopération et d'assistance techniques entreprises après la date de la note sur ce sujet qu'il avait soumise à sa quarantième session, en 2007 (A/CN.9/627). Elle a souligné l'importance de cette coopération technique et exprimé sa satisfaction quant aux activités du Secrétariat qui étaient mentionnées dans le document A/CN.9/652, aux paragraphes 7 à 27. Il a été souligné que l'assistance technique dans le domaine législatif, en particulier à l'intention des pays en développement, était une activité qui n'avait pas moins d'importance que l'élaboration de règles uniformes. Pour cette raison, le Secrétariat a été encouragé à continuer de fournir une telle assistance dans la mesure la plus large possible. On a indiqué que les manifestations régionales qui étaient une source d'assistance technique étaient particulièrement utiles.

362. La Commission a noté qu'elle ne pourrait continuer à participer aux activités de coopération et d'assistance techniques pour répondre aux demandes spécifiques des États que si elle disposait de fonds pour couvrir les dépenses y afférentes et en particulier que, malgré les efforts déployés par le Secrétariat pour obtenir de nouveaux dons, les ressources financières qui restaient dans le Fonds d'affectation pour les colloques de la CNUDCI étaient très limitées. Les demandes d'activités d'assistance technique devaient donc être examinées très soigneusement et le nombre de ces activités limité. Une place particulière était accordée aux activités régionales concernant plusieurs pays. Au-delà de la fin de 2008, les demandes de coopération et d'assistance techniques entraînant des frais de voyage ou d'autres frais connexes devront être refusées, à moins que le Fonds d'affectation ne reçoive de nouveaux dons ou que d'autres sources de financement ne soient trouvées.

363. La Commission a de nouveau appelé tous les États, les organisations internationales et les autres organismes intéressés à envisager de verser des contributions au Fonds d'affectation spéciale pour les colloques de la CNUDCI, si possible sous la forme de contributions pluriannuelles ou de contributions à des fins spéciales, afin de faciliter la planification et de permettre au Secrétariat de répondre à la demande croissante d'activités de coopération et d'assistance techniques émanant de pays en développement et de pays à économie en transition. Elle a remercié le Mexique et Singapour d'avoir contribué au Fonds depuis la quarantième session et les organisations qui avaient contribué à son programme en fournissant des fonds ou en accueillant des séminaires. Elle a également remercié la République de Corée et la France, qui ont financé le détachement d'administrateurs auxiliaires auprès du Secrétariat.

364. La Commission a aussi appelé les organismes du système des Nations Unies, les organisations, les institutions et les particuliers intéressés à verser des contributions volontaires au Fonds d'affectation spéciale créé pour aider les pays en développement membres à financer leurs frais de voyage. Elle a également remercié

l'Autriche d'avoir contribué à ce Fonds depuis la quarantième session de la Commission.

## **B. Ressources de l'assistance technique**

365. La Commission a noté avec satisfaction le travail continu dans le cadre du système établi pour la collecte et la diffusion de la jurisprudence concernant les textes de la CNUDCI (CLOUT). À la date du 8 avril 2008, 726 numéros du Recueil de jurisprudence, rendant compte de 761 affaires, liées principalement à la Convention des Nations unies sur les contrats de vente internationale de marchandises et à la Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international, et comprenant quelques affaires sur la Loi type de la CNUDCI sur l'insolvabilité internationale, avaient été préparés en vue de leur publication.

366. Il a été largement convenu que le Recueil de jurisprudence continuait d'être un aspect important des activités générales d'assistance technique de la CNUDCI et que sa large diffusion dans les six langues officielles de l'ONU encourageait l'interprétation et l'application uniformes des textes de la CNUDCI. La Commission a exprimé sa reconnaissance aux correspondants nationaux et aux autres collaborateurs pour avoir contribué au développement du Recueil de jurisprudence. Le Secrétariat a été encouragé à prendre des initiatives pour élargir la composition et renforcer la vitalité du réseau des collaborateurs au Recueil de jurisprudence.

367. La Commission a noté que le Recueil de jurisprudence concernant la Convention des Nations Unies sur les ventes était actuellement publié et qu'un bulletin trimestriel et une brochure d'information sur le système CLOUT avaient été mis au point pour faciliter la diffusion d'informations sur le Recueil de jurisprudence.

368. La Commission a également noté les derniers développements concernant le site Web de la CNUDCI ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)); elle a souligné son importance en tant qu'élément du programme d'activités d'information et d'assistance technique, s'est félicitée qu'il soit accessible dans les six langues officielles de l'ONU et a encouragé le Secrétariat à continuer de le tenir à jour et de l'améliorer conformément aux directives en vigueur. Elle a noté avec une satisfaction particulière que, depuis la tenue de la quarantième session de la Commission, le site Web avait reçu plus d'un million de visites.

369. La Commission a pris note avec satisfaction des derniers développements concernant la Bibliothèque de droit de la CNUDCI et les publications de la CNUDCI, dont la note du Secrétariat contenant la bibliographie des écrits récents ayant trait aux travaux de la CNUDCI (A/CN.9/650).

## **XIII. État et promotion des textes juridiques de la CNUDCI**

370. La Commission a examiné l'état des conventions et des lois types issues de ses travaux ainsi que l'état de la Convention de New York en se fondant sur une note du Secrétariat (A/CN.9/651) et sur les informations actualisées disponibles sur son site Web. S'agissant des lois types et des guides législatifs qu'elle avait élaborés, elle a noté que l'utilisation qui en était faite dans les travaux législatifs des États et des

organisations intergouvernementales et l'influence qu'ils exerçaient sur ces travaux étaient sensiblement plus importantes que ne le laissent croire les informations limitées communiquées au Secrétariat et reproduites dans la note. La Commission a pris acte avec satisfaction des informations reçues depuis sa quarantième session sur les mesures ci-après prises par différents États, concernant les instruments suivants:

a) Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg)<sup>44</sup>: dépôt d'un nouvel instrument par le Kazakhstan (2008) et la République dominicaine (2007); 34 États parties;

b) Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux (2005)<sup>45</sup>: signature des pays suivants: Arabie saoudite, Colombie, Honduras, Iran (République islamique d'), Monténégro, Panama, Philippines et République de Corée;

c) Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international (1985)<sup>46</sup>: adoption de nouvelles lois fondées sur la Loi type par l'Arménie (2006) et la Slovaquie (2008);

d) Loi type de la CNUDCI sur la passation des marchés de biens, de travaux et de services (1994)<sup>47</sup>: adoption de nouvelles lois fondées sur la Loi type par le Nigéria (2007);

e) Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique (1996)<sup>48</sup>: adoption de nouvelles lois fondées sur la Loi type par un certain nombre de provinces et territoires du Canada, dont le Nunavut (2004);

f) Loi type de la CNUDCI sur l'insolvabilité internationale (1997)<sup>49</sup>: adoption de nouvelles lois fondées sur la Loi type par l'Australie (2008) et la République de Corée (2006);

g) Loi type de la CNUDCI sur la conciliation commerciale internationale (2002)<sup>50</sup>: adoption de nouvelles lois fondées sur la Loi type par la Slovaquie (2008).

371. La Commission a appris avec satisfaction que le Japon avait adopté une loi qui lui permettrait d'adhérer à la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, et que l'instrument d'adhésion serait déposé ultérieurement auprès du Secrétaire général.

372. Il a été dit à la Commission que l'accent serait mis sur la Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux lors de la cérémonie des traités<sup>51</sup> qui se tiendrait du 23 au 25 ainsi

<sup>44</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1695, n° 29215.

<sup>45</sup> Publication des Nations Unies, numéro de vente: F.07.V.2.

<sup>46</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-deuxième session, Supplément n° 17* (A/52/17 et Corr. 1), annexe I.

<sup>47</sup> *Ibid.*, quarante-neuvième session, *Supplément n° 17* et rectificatif (A/49/17 et Corr.1), annexe I.

<sup>48</sup> *Ibid.*, cinquante et unième session, *Supplément n° 17* (A/51/17), annexe I; voir aussi *Loi type de la CNUDCI sur le commerce électronique et Guide pour son incorporation 1996, avec le nouvel article 5 bis tel qu'adopté en 1998* (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.99.V.4).

<sup>49</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-deuxième session, Supplément n° 17* (A/52/17 et Corr. 1), annexe I.

<sup>50</sup> Publication des Nations Unies, numéro de vente: F.05.V.4.

<sup>51</sup> La cérémonie des traités est une manifestation annuelle qui vise à promouvoir l'état de droit

que les 29 et 30 septembre 2008. Les États ont été invités à envisager de participer à la cérémonie en déposant les instruments appropriés concernant la Convention, dont il a été rappelé qu'elle avait cessé d'être ouverte à la signature le 16 janvier 2008.

#### **XIV. Méthodes de travail de la CNUDCI**

373. À la première partie de sa quarantième session (Vienne, 25 juin-12 juillet 2007), la Commission était saisie d'un document renfermant des observations et propositions du Gouvernement français sur ses méthodes de travail (A/CN.9/635) à propos desquelles elle avait procédé à un échange de vues préliminaire. Elle était convenue à cette session que la question des méthodes de travail ferait l'objet d'un point spécifique de son ordre du jour de la reprise de sa quarantième session (Vienne, 10-14 décembre 2007). Pour faciliter les consultations informelles entre tous les États intéressés, le Secrétariat avait été prié de préparer une compilation des règles de procédure et des pratiques établies par la CNUDCI elle-même ou par l'Assemblée générale dans ses résolutions concernant les travaux de la Commission. Le Secrétariat avait également été prié de faire le nécessaire, en fonction des ressources disponibles, pour que les représentants de tous les États intéressés se réunissent la veille de l'ouverture de la reprise de la quarantième session de la Commission et, si possible, pendant la reprise de la session<sup>52</sup>.

374. À la reprise de sa quarantième session, la Commission avait examiné la question concernant ses méthodes de travail en se fondant sur des observations et propositions du Gouvernement français (A/CN.9/635), des observations des États-Unis (A/CN.9/639) et sur la note que le Secrétariat avait été prié de rédiger sur le Règlement intérieur et les méthodes de travail de la CNUDCI (A/CN.9/638 et Add.1 à 6). La Commission avait été informée que le 7 décembre 2007, les représentants de tous les États intéressés avaient tenu des consultations informelles sur son Règlement intérieur et ses méthodes de travail. À cette session, la Commission était convenue que tout examen futur devrait être fondé sur les délibérations antérieures à ce sujet au sein de la Commission, sur les observations de la France et des États-Unis (A/CN.9/635 et A/CN.9/639) et sur la note du Secrétariat (A/CN.9/638 et Add.1 à 6), dont on considérait qu'elle dressait un historique particulièrement important de l'établissement et de l'évolution du Règlement intérieur et des méthodes de travail de la CNUDCI. La Commission était également convenue que, à partir des informations pertinentes présentées dans sa précédente note (A/CN.9/638 et Add.1 à 6), le Secrétariat devrait être chargé de préparer un document de travail décrivant les pratiques actuelles de la Commission s'agissant de l'application de son Règlement intérieur et de ses méthodes de travail, en particulier en ce qui concerne la prise de décisions et la participation d'entités non étatiques aux travaux de la CNUDCI. Ce document de travail servirait de base aux futures délibérations sur la question au sein de la Commission, dans un cadre formel et informel. Il était entendu que le Secrétariat indiquerait au besoin ses observations sur le Règlement intérieur et les méthodes de travail pour examen par la

---

international en assurant une plus large participation aux traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général. Elle a lieu généralement au Siège de l'ONU à l'occasion du débat général de l'Assemblée générale.

<sup>52</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-deuxième session, Supplément n° 17* (A/62/17), part I, par. 234 à 241

Commission. La Commission est en outre convenue que le Secrétariat devrait distribuer le document de travail à tous les États pour observations et regrouper ensuite tous les commentaires qu'il pourrait recevoir, que des consultations informelles entre tous les États intéressés pourraient se tenir, si possible, avant sa quarante et unième session, et que le document de travail pourrait être examiné à la quarante et unième session de la Commission, si celle-ci en avait le temps<sup>53</sup>.

375. À sa session en cours, la Commission était saisie d'une note du Secrétariat, préalablement distribuée pour commentaires, qui décrivait les pratiques actuelles de la Commission en ce qui concerne la prise de décisions, le statut des observateurs auprès de la CNUDCI et les travaux préparatoires entrepris par le Secrétariat, et qui exposait sommairement les observations de ce dernier sur les méthodes de travail (A/CN.9/653). Elle était également saisie d'une note du Secrétariat regroupant les commentaires reçus avant la session (A/CN.9/660 et Add.1 à 4).

376. La Commission s'est dite particulièrement satisfaite du document A/CN.9/653, dont elle est généralement convenue qu'il constituait une base solide pour élaborer un texte de nature plus normative. Elle a eu un premier échange de vues sur les trois principaux points examinés dans le document, à savoir la prise de décisions, le rôle des observateurs et les travaux préparatoires entrepris par le Secrétariat, ainsi que sur la nécessité de convoquer un groupe de travail sur les méthodes de travail.

377. En ce qui concerne la prise de décisions, il a été généralement convenu que le consensus devait rester la méthode privilégiée. Pour ce qui est de la signification exacte de la notion de "consensus", la Commission a pris note de l'avis exprimé à sa quarantième session selon lequel elle devait faire preuve de la plus grande prudence en abordant certains domaines, tels que la définition éventuelle du "consensus", où ses décisions risquaient d'avoir une incidence sur les travaux d'autres organes de l'Assemblée générale<sup>54</sup>. À sa session en cours, la Commission s'est déclarée largement favorable à l'avis selon lequel elle devait se garder d'entreprendre des efforts pour parvenir à une définition du "consensus". L'idée de clarifier la façon dont fonctionnait le consensus dans la pratique a cependant été généralement appuyée. On a également appuyé l'avis selon lequel il fallait bien expliquer que la Commission reconnaissait pleinement le vote en tant que droit conféré aux États Membres en vertu de la Charte des Nations Unies. Sur ces deux points, la Commission a souscrit aux explications fournies aux paragraphes 9 à 11 et 13 à 18 de la note du Secrétariat (A/CN.9/653).

378. S'agissant du rôle des observateurs, la Commission a généralement estimé qu'elle devait continuer à appliquer les principes de souplesse et d'ouverture à cet égard. Le fait que la Commission et ses organes subsidiaires soient largement ouverts aux observateurs d'entités étatiques et non étatiques était considéré par tous comme un facteur essentiel pour maintenir le haut niveau de qualité et l'utilité pratique des travaux de la Commission. On s'est dit dans l'ensemble favorable à la participation d'observateurs aux délibérations de la Commission (y compris par le biais de leur élection au bureau de la Commission ou d'un groupe de travail à titre personnel, selon le cas) et à la possibilité pour eux de faire distribuer des documents (sous réserve de l'autorisation du président de séance, comme l'indiquait le paragraphe 47 de la note du Secrétariat). Pour la prise de décisions, de l'avis

---

<sup>53</sup> Ibid., *soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17)*, part II, par. 101 à 107.

<sup>54</sup> Ibid., par. 104.

général, seuls les États membres de la Commission devraient être appelés à voter. Lorsqu'il n'y a pas lieu de procéder à un vote, la Commission a noté que, dans la pratique actuelle, les États non membres participaient habituellement à la formation du consensus, bien que certaines délégations aient été d'avis que seuls les États membres de la Commission devraient être concernés par la formation d'un consensus. Cette pratique actuelle, dont on pensait généralement qu'elle avait donné de bons résultats par le passé, a été jugée conforme aux aspirations de la Commission à une acceptabilité universelle de ses standards. Il a cependant été noté que cette pratique risquait de soulever un certain nombre de problèmes théoriques et qu'il faudrait peut-être examiner plus avant la question à une session future. En ce qui concerne la distinction devant être éventuellement établie entre différentes catégories d'entités non gouvernementales en fonction de leurs relations de travail avec la Commission, cette dernière s'est félicitée des propositions avancées dans les paragraphes 29 à 36 de la note du Secrétariat et a décidé d'examiner ces questions plus en détail ultérieurement. Elle est également convenue que les entités non étatiques ne devaient pas participer à la prise de décisions.

379. Pour ce qui est des méthodes de travail du Secrétariat, la Commission s'est dite généralement satisfaite du contenu des paragraphes 53 à 61 de la note du Secrétariat (A/CN.9/653). La transparence était considérée comme un objectif souhaitable. On a généralement convenu qu'il importait tout particulièrement au Secrétariat de préserver la souplesse nécessaire pour organiser ses travaux efficacement, y compris en recourant à des experts externes. Selon un avis largement partagé, il fallait s'efforcer, dans la limite des ressources disponibles, d'augmenter la diffusion de documents de travail et d'autres documents préparatoires utilisés par le Secrétariat dans les deux langues de travail et, si possible, dans les autres langues officielles. De même, il a été déclaré que tout devrait être mis en œuvre pour assurer des services d'interprétation simultanée lors des réunions de groupes d'experts convoquées par le Secrétariat.

380. S'agissant de la question des futurs travaux, il a été proposé de créer un groupe de travail. La Commission s'est toutefois exprimée en faveur de la tenue de consultations informelles et est convenue qu'un groupe informel se réunirait à l'occasion de sa prochaine session.

381. À l'issue de la discussion, la Commission a prié le Secrétariat d'établir un premier projet de document de référence, à partir de sa note (A/CN.9/653), à l'intention des présidents, représentants et observateurs, ainsi que du Secrétariat lui-même. Il était entendu que ce document de référence devrait présenter un caractère un peu plus normatif que la note A/CN.9/653. Si le terme "guide" a le plus souvent été employé pour décrire le futur document de référence, aucune décision sur sa forme définitive n'a été prise. Le Secrétariat a été prié de distribuer ce document aux États et aux organisations internationales intéressées pour commentaires ainsi que de regrouper ces commentaires pour que la Commission les examine à sa quarante-deuxième session. Sans préjudice des autres formes de consultation, la Commission a décidé que deux jours seraient réservés à la tenue de réunions informelles, avec interprétation dans les six langues officielles de l'ONU, au début de sa quarante-deuxième session pour examiner le document de référence. (Pour la décision concernant les dates de la quarante-deuxième session de la Commission, voir ci-dessous, par. 395.)

## XV. Coordination et coopération

382. La Commission était saisie d'une note du Secrétariat (A/CN.9/657 et Add.1 et 2) rendant brièvement compte des travaux, en particulier des travaux législatifs de fond, des organisations internationales en matière d'harmonisation du droit commercial international. Elle a félicité le Secrétariat pour la préparation de ce document, reconnaissant son utilité pour la coordination des activités des organisations internationales dans le domaine du droit commercial international, et a accueilli avec satisfaction l'annonce que ce compte rendu ne serait plus publié sur une base annuelle, mais en plusieurs livraisons par an, en fonction des questions qui se poseraient.

383. Il a été rappelé que la Commission, à sa trente-septième session, en 2004, était convenue d'adopter une attitude plus proactive, par l'intermédiaire de son secrétariat, pour s'acquitter de son rôle de coordination<sup>55</sup>. Rappelant que l'Assemblée générale avait approuvé – approbation manifestée le plus récemment au paragraphe 4 de sa résolution 62/64 du 6 décembre 2007 – les efforts déployés et les initiatives prises en vue de coordonner les activités des organisations internationales dans le domaine du droit commercial international, la Commission a noté avec satisfaction que le Secrétariat prenait des mesures pour engager un dialogue, sur les activités d'assistance législative et d'assistance technique, avec un certain nombre d'organisations, comme la Conférence de La Haye de droit international privé, la Banque mondiale, l'Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit), l'Organisation des États américains, l'Organisation de coopération et de développement économiques et l'Organisation mondiale du commerce. Elle a noté que ce travail impliquait souvent de se rendre aux réunions de ces organisations et d'utiliser les fonds alloués aux voyages officiels. Elle a rappelé l'importance du travail de coordination qu'elle effectuait en tant que principal organe juridique du système des Nations Unies dans le domaine du droit commercial international et a approuvé l'utilisation à cette fin des fonds alloués aux voyages.

384. À titre d'exemple des efforts actuellement déployés dans le domaine de la coordination, la Commission a été informée des réunions de coordination qui se sont tenues en septembre 2007 à Rome et en mai 2008 à New York entre les secrétariats de la Conférence de La Haye de droit international privé, d'Unidroit et de la CNUDCI. Ces réunions ont eu pour thèmes principaux les liens existant entre les textes portant sur les sûretés élaborés respectivement par la Conférence de La Haye de droit international privé, l'Unidroit et la CNUDCI, et la manière dont les États pourraient les adopter en vue d'instaurer un régime législatif moderne, global et cohérent pour les opérations garanties. Il a en particulier été dit à la Commission que l'on se rendait compte que les décideurs pouvaient avoir des difficultés à déterminer comment les divers instruments adoptés par les trois organisations dans le domaine des sûretés se complétaient, lesquels servaient au mieux les objectifs de l'État en matière de politique, et si l'application d'un instrument excluait l'application d'un autre. C'est la raison pour laquelle les trois organisations élaboraient un document destiné à aider les décideurs en résumant la portée et l'application de ces instruments, en montrant comment ils fonctionnaient ensemble

---

<sup>55</sup> Ibid., cinquante-neuvième session, Supplément n° 17 (A/59/17), par. 113 à 115.

et en comparant leur champ d'application et leurs thèmes de base. Il a été proposé que ce document fasse l'objet de l'une des futures livraisons du compte rendu régulier des travaux des organisations internationales en matière d'harmonisation du droit commercial international. Ces efforts ont été fortement appuyés au sein de la Commission.

## **XVI. Rôle de la CNUDCI dans la promotion de l'état de droit aux niveaux national et international**

385. La Commission a rappelé les résolutions de l'Assemblée générale 61/39 du 4 décembre 2006 et 62/70 du 6 décembre 2007, qui traitaient toutes deux de l'état de droit aux niveaux national et international. Elle a été informée que, conformément à la seconde résolution de l'Assemblée, un inventaire des activités réalisées pour promouvoir l'état de droit aux niveaux national et international serait présenté à l'Assemblée, à sa soixante-troisième session, en même temps qu'un inventaire des activités d'autres organes et bureaux du système des Nations Unies en la matière<sup>56</sup>. En outre, la Commission a noté que l'Assemblée avait prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixante-troisième session, un rapport indiquant comment renforcer et coordonner les activités figurant dans l'inventaire, eu égard en particulier à l'efficacité de l'aide que pourraient demander les États pour renforcer leur capacité de promotion de l'état de droit aux niveaux national et international<sup>57</sup>. Par ailleurs, la Commission a noté avec satisfaction que l'Assemblée l'invitait, ainsi que la Cour internationale de Justice et la Commission du droit international, à lui rendre compte dans les rapports qu'elles lui soumettraient de ce qu'elles faisaient actuellement pour promouvoir l'état de droit<sup>58</sup>. (Pour un examen approfondi des résolutions de l'Assemblée générale sur la question, voir par. 388 et 389 ci-dessous.)

386. La Commission a salué et appuyé pleinement l'initiative de l'Assemblée générale concernant le renforcement de l'état de droit. Elle s'est dite convaincue que l'application et l'utilisation efficace de normes de droit privé modernes sur le commerce international selon des modalités acceptables pour des États ayant des systèmes juridiques, sociaux et économiques différents étaient essentielles pour faire progresser la bonne gouvernance, le développement économique durable et l'éradication de la pauvreté et de la faim. La Commission jouait donc un rôle indispensable dans la promotion du bien-être des peuples et la coexistence pacifique et la coopération entre les États. Elle a donc exprimé sa conviction que la promotion de l'état de droit dans les relations commerciales devrait faire partie intégrante des travaux de l'Assemblée et du Secrétaire général visant à promouvoir l'état de droit aux niveaux national et international, notamment par le biais du Groupe de coordination et de conseil sur l'état de droit, qui était lui-même appuyé par le Groupe de l'état de droit du Cabinet du Secrétaire général. La Commission se réjouissait à la perspective de jouer un rôle dans le renforcement et la coordination des activités de l'Organisation et considérait que sa tâche consistait en particulier à

<sup>56</sup> Résolution 62/70, par. 1.

<sup>57</sup> Ibid., par. 2.

<sup>58</sup> Ibid., par. 3.

fournir une aide aux États qui cherchaient à promouvoir l'état de droit dans les domaines du commerce et de l'investissement aux niveaux national et international.

## **XVII. Concours d'arbitrage commercial international Willem C. Vis**

387. Il a été noté que l'Association pour l'organisation et la promotion du Concours d'arbitrage commercial international Willem C. Vis avait organisé le quinzième Concours à Vienne, du 14 au 20 mars 2008. Comme les précédentes années, ce concours avait été coparrainé par la Commission. Il a été noté que les questions juridiques soumises aux équipes d'étudiants participant au Concours étaient fondées sur la Convention des Nations Unies sur les ventes<sup>59</sup>, le Règlement d'arbitrage international des Judicial Arbitration and Media Services (JAMS)<sup>60</sup>, la Loi type sur l'arbitrage<sup>61</sup> et la Convention de New York<sup>62</sup>. Avaient participé à ce concours 203 équipes représentant les facultés de droit de 52 pays. L'équipe ayant le mieux plaidé avait été celle de l'Université Carlos III de Madrid. Le seizième Concours d'arbitrage commercial international Willem C. Vis se tiendrait à Vienne du 2 au 9 avril 2009.

## **XVIII. Résolutions pertinentes de l'Assemblée générale**

388. La Commission a pris note avec satisfaction de la résolution 62/64 de l'Assemblée générale, relative au rapport de la Commission sur les travaux de sa quarantième session. Elle a en particulier noté que l'Assemblée félicitait la Commission pour son travail concernant le projet de guide législatif de la CNUDCI sur les opérations garanties, pour l'avancement de ses projets en cours, pour l'examen de ses méthodes de travail et pour la tenue du Congrès "Un droit moderne pour le commerce mondial" à Vienne, du 9 au 12 juillet 2007. La Commission a aussi pris note avec satisfaction de la résolution 62/65 de l'Assemblée, en date du 6 décembre 2007, relative au cinquantième anniversaire de la Convention de New York et s'est félicitée de l'accent mis sur la nécessité de promouvoir une plus large adhésion à la Convention et une meilleure compréhension de ses dispositions ainsi que l'interprétation uniforme et l'application effective de celles-ci.

389. La Commission a été informée des déclarations pertinentes faites par la Vice-Présidente de la Commission, Kathryn Sabo, à sa quarantième session, lorsqu'elle présentait le rapport annuel de la Commission à la Sixième Commission de l'Assemblée générale, le 22 octobre 2007, et à l'issue de l'examen de la question par la Commission, le 23 octobre 2007. Dans la déclaration liminaire, la Vice-Présidente s'était félicitée de ce que l'Assemblée examine de manière globale et cohérente les moyens de promouvoir l'état de droit aux niveaux national et international. Elle avait appelé l'attention sur les approches sporadiques et fragmentées adoptées au sein de l'Organisation des Nations Unies à cet égard.

---

<sup>59</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1489, n° 25567.

<sup>60</sup> Disponible sur le site Web de JAMS (<http://www.jamsadr.com>).

<sup>61</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, quarantième session, Supplément n° 17 (A/40/17)*, annexe I.

<sup>62</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 330, n° 4739.

D'après elle, en accordant la priorité à la justice pénale, à la justice transitionnelle et à la réforme de la justice, ces approches négligeaient souvent la dimension économique de l'état de droit, notamment la nécessité de réformer le droit commercial, condition indispensable de la stabilité, du développement, de l'autonomisation et de la bonne gouvernance à long terme. Elle avait également fait observer que, comme l'avait montré l'expérience de l'ONU dans plusieurs de ses domaines d'activité, les approches adoptées pour établir et promouvoir l'état de droit devaient être globales et cohérentes pour aboutir à des résultats durables. (Pour l'examen du rôle de la Commission dans la promotion de l'état de droit aux niveaux national et international, voir ci-dessus, par. 385 et 386.)

## **XIX. Questions diverses**

### **A. Programme de stages**

390. Un rapport oral a été présenté sur le programme de stages au secrétariat de la Commission. Si on s'est généralement félicité de ce programme, qui visait à donner à de jeunes juristes l'occasion de se familiariser avec les travaux de la CNUDCI et d'améliorer leurs connaissances dans des domaines spécifiques du droit commercial international, on a fait observer que seule une faible proportion des stagiaires étaient ressortissants de pays en développement. Il a été proposé d'envisager la mise en place de moyens financiers pour permettre une plus large participation de jeunes juristes des pays en développement. Cette proposition a été appuyée.

### **B. Projet de cadre stratégique pour la période 2010-2011**

391. La Commission a été saisie d'un document intitulé "Projet de cadre stratégique pour la période 2010-2011" (A/63/6 (Prog.6)) et a été invitée à examiner le plan programme biennal proposé pour "[l']harmonisation, [la] modernisation et [l']unification progressives du droit commercial international" (sous-programme 5 du Bureau des affaires juridiques). Elle a noté que le plan proposé avait été examiné par le Comité du programme et de la coordination à sa quarante-huitième session et qu'il serait transmis à l'Assemblée générale à sa soixante-troisième session. Si elle a noté avec satisfaction que les objectifs, les réalisations escomptées du Secrétariat et la stratégie globale pour le sous-programme 5 qui figuraient dans le document étaient conformes à la politique générale de la Commission, on s'est profondément inquiété de ce que les ressources allouées au Secrétariat au titre du sous-programme 5 étaient insuffisantes pour lui permettre, en particulier, de répondre à la demande accrue et pressante d'assistance technique des pays en développement et des pays à économie en transition qui avaient besoin d'urgence de réformer leur droit commercial. La Commission a exhorté le Secrétaire général à prendre des mesures pour faire en sorte que le montant relativement faible des ressources supplémentaires nécessaires pour satisfaire une demande si cruciale pour le développement devienne rapidement disponible. (Pour la discussion du rôle de la Commission dans la promotion de l'état de droit aux niveaux national et international, voir, ci-dessus, par. 385 et 386.)

### C. Évaluation du rôle du Secrétariat dans la facilitation du travail de la Commission

392. Comme il a été indiqué à la Commission à sa quarantième session<sup>63</sup>, il a été rappelé que, dans le budget-programme pour l'exercice biennal 2008-2009, la "facilitation des travaux de la CNUDCI" figurait parmi les "réalisations escomptées du Secrétariat", l'indicateur de succès correspondant étant le degré de "satisfaction de la CNUDCI quant aux services fournis", mesuré sur une échelle de 1 à 5 (5 étant la meilleure note)<sup>64</sup>. La Commission est convenue de faire part de son appréciation au Secrétariat. On a rappelé qu'une question similaire concernant le degré de satisfaction de la CNUDCI quant aux services fournis par le Secrétariat avait été posée à la fin de la quarantième session de la Commission. Les 20 délégations qui avaient répondu avaient donné une note moyenne de 4,3.

### D. Départ à la retraite du Secrétaire de la Commission

393. La Commission a noté que son Secrétaire, M. Jernej Sekolec, devait prendre sa retraite le 31 juillet 2008. M. Sekolec faisait partie du Secrétariat depuis 1982 et était Secrétaire de la Commission depuis 2001. On s'est accordé à reconnaître que la période pendant laquelle M. Sekolec avait été Secrétaire avait été particulièrement productive et que le Secrétariat, sous sa direction, avait contribué de manière remarquable aux travaux de la Commission malgré les ressources limitées dont il disposait. La Commission a exprimé sa reconnaissance à M. Sekolec pour sa contribution exceptionnelle au processus d'uniformisation et d'harmonisation du droit commercial international en général et aux travaux de la Commission en particulier.

394. À sa 885<sup>e</sup> réunion, le 30 juin 2008, la Commission a adopté la déclaration suivante:

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

*Ayant été informée que M. Jernej Sekolec, Secrétaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et Directeur de la Division du droit commercial international du Bureau des affaires juridiques, avait atteint l'âge de la retraite et qu'il quitterait le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies le 31 juillet 2008,*

*Exprime sa profonde gratitude à M. Sekolec pour les 25 années et plus qu'il a passées de manière exemplaire au service de l'Organisation des Nations Unies,*

*Salue sa contribution majeure à la réalisation des objectifs de la CNUDCI, que l'Assemblée générale a décrite comme le "principal organe*

<sup>63</sup> Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-deuxième session, Supplément n° 17 (A/62/17), part I, par. 243.

<sup>64</sup> Projet de budget-programme pour l'exercice biennal 2008-2009, Titre III, Justice internationale et droit international, Chapitre 8, Affaires juridiques [Programme 6 (Plan-programme biennal et priorités pour la période 2008-2009)], Sous-programme 5, Harmonisation, modernisation et unification progressives du droit commercial international (A/62/6 (Sect. 8), Tableau 8.19 d)).

juridique des Nations Unies dans le domaine du droit commercial international, [qui] a pour mandat de coordonner les activités juridiques dans ce domaine [afin] d'éviter tout chevauchement d'activités et de favoriser l'efficacité et la cohérence dans l'unification et l'harmonisation du droit commercial international". Il a soutenu l'action de la Commission avec vigueur et jeté de solides fondations pour les projets en cours et à venir. Il a inspiré et dirigé le travail extrêmement productif du secrétariat de la Commission. Il a, par ces actes et par d'autres, contribué aux efforts pour instaurer la paix dans le monde,

*Reconnaît* le courage dont il a fait preuve en défendant ses idées et en sachant écouter. Il a beaucoup apporté à la Commission, en alliant hauteur de vues et pragmatisme. Il a été un ami chaleureux et un bon compagnon,

*Demande* que la présente déclaration exprimant les sincères remerciements de la Commission soit consignée dans son rapport à l'Assemblée générale et qu'elle s'inscrive par là même dans l'histoire permanente de l'Organisation des Nations Unies."

## **XX. Date et lieu des réunions futures**

### **A. Quarante-deuxième session de la Commission**

395. La Commission a approuvé la tenue de sa quarante-deuxième session à Vienne, du 29 juin au 17 juillet 2009. Il a été noté que la durée de la session pourrait être modifiée, s'il devenait souhaitable de tenir une session plus courte à la lumière de l'avancement des travaux du Groupe de travail II (Arbitrage et conciliation) et du Groupe de travail V (Droit de l'insolvabilité).

### **B. Sessions des groupes de travail avant la quarante-deuxième session de la Commission**

396. À sa trente-sixième session, en 2003, la Commission était convenue que: a) les groupes de travail devraient normalement se réunir pour une session d'une semaine deux fois par an; b) du temps supplémentaire pourrait être accordé, si nécessaire, à l'un des groupes de travail si un autre n'utilisait pas entièrement le sien, à condition de ne pas dépasser le nombre total de 12 semaines par an de services de conférence alloués actuellement à l'ensemble de ses six groupes de travail; et c) si une demande d'allongement du temps alloué présentée par un groupe de travail entraînait un tel dépassement, elle devrait l'examiner en priant ce groupe de travail de justifier la nécessité d'un tel changement<sup>65</sup>.

397. La Commission a approuvé le calendrier ci-après pour les sessions de ses groupes de travail:

<sup>65</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17), par. 275.*

a) Le Groupe de travail I (Passation de marchés) tiendrait sa quatorzième session à Vienne du 8 au 12 septembre 2008 et sa quinzième session à New York du 2 au 6 février 2009;

b) Le Groupe de travail II (Arbitrage et conciliation) tiendrait sa quarante-neuvième session à Vienne du 15 au 19 septembre 2008 et sa cinquantième session à New York du 9 au 13 février 2009;

c) Le Groupe de travail IV (Commerce électronique) serait autorisé à tenir sa quarante-cinquième session à New York du 26 au 29 mai 2009, si cela était justifié par l'avancement des travaux effectués en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (voir, ci-dessus, par. 338); (une session de quatre jours est prévue, le 25 mai 2009 étant un jour férié à New York.)

d) Le Groupe de travail V (Droit de l'insolvabilité) tiendrait sa trente-cinquième session à Vienne du 17 au 21 novembre 2008 et sa trente-sixième session à New York du 18 au 22 mai 2009;

e) Le Groupe de travail VI (Sûretés) tiendrait sa quatorzième session à Vienne du 20 au 24 octobre 2008 et sa quinzième session à New York du 27 avril au 1<sup>er</sup> mai 2009.

### **C. Sessions des groupes de travail en 2009 après la quarante-deuxième session de la Commission**

398. La Commission a noté qu'un calendrier provisoire avait été établi pour les sessions que ses groupes de travail tiendraient en 2009 après sa quarante-deuxième session (ce calendrier était subordonné à son approbation à cette session):

a) Le Groupe de travail I (Passation de marchés) tiendrait sa seizième session à Vienne du 7 au 11 septembre 2009;

b) Le Groupe de travail II (Arbitrage et conciliation) tiendrait sa cinquante et unième session à Vienne du 14 au 18 septembre 2009;

c) Le Groupe de travail IV (Commerce électronique) tiendrait sa quarante-sixième session à Vienne du 28 septembre au 2 octobre 2009;

d) Le Groupe de travail V (Droit de l'insolvabilité) tiendrait sa trente-septième session à Vienne du 5 au 9 octobre 2009;

e) Le Groupe de travail VI (Sûretés) tiendrait sa seizième session à Vienne du 7 au 11 décembre 2009.

## Annexe I

### **Projet de convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer**

*Les États Parties à la présente Convention,*

*Réaffirmant* leur conviction que le commerce international sur la base de l'égalité et des avantages mutuels est un élément important dans la promotion de relations amicales entre les États,

*Convaincus* que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, contribuent de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les États, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'au bien-être de tous les peuples,

*Reconnaissant* que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, et ses Protocoles, ainsi que la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, signée à Hambourg le 31 mars 1978, ont contribué dans une large mesure à l'harmonisation du droit régissant le transport de marchandises par mer,

*Conscients* des évolutions technologiques et commerciales qui sont intervenues depuis l'adoption de ces conventions et de la nécessité de refondre et de moderniser celles-ci,

*Notant* que les chargeurs et les transporteurs ne bénéficient pas d'un régime universel contraignant pour l'exécution des contrats de transport maritime dans lequel sont également utilisés d'autres modes de transport,

*Considérant* que l'adoption de règles uniformes sur le contrat international de transport effectué entièrement ou partiellement par mer favorisera la sécurité juridique, améliorera l'efficacité du transport international de marchandises et offrira de nouvelles possibilités de débouchés à des parties et à des marchés auparavant isolés, jouant ainsi un rôle fondamental dans la promotion du commerce et du développement économique, aux niveaux tant national qu'international,

*Sont convenus de ce qui suit:*

#### CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### *Article premier. Définitions*

Aux fins de la présente Convention:

1. Le terme "contrat de transport" désigne le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes.

2. Le terme “contrat de volume” désigne le contrat de transport qui prévoit le déplacement d’une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d’un minimum, d’un maximum ou d’une fourchette.

3. Le terme “transport de ligne régulière” désigne le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une liaison régulière entre des ports déterminés suivant un calendrier de départs accessible au public.

4. Le terme “transport autre que de ligne régulière” désigne tout transport qui n’est pas un transport de ligne régulière.

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

6. a) Le terme “partie exécutante” désigne une personne, autre que le transporteur, qui s’acquitte ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d’un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l’arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous son contrôle.

b) Une personne aux services de laquelle a recours, directement ou indirectement, un chargeur, un chargeur documentaire, la partie contrôlante ou le destinataire, et non le transporteur, n’est pas une “partie exécutante”.

7. Le terme “partie exécutante maritime” désigne une partie exécutante dans la mesure où elle s’acquitte ou s’engage à s’acquitter de l’une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l’arrivée des marchandises au port de chargement d’un navire et leur départ du port de déchargement d’un navire. La qualité de “partie exécutante maritime” ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s’engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire.

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

9. Le terme “chargeur documentaire” désigne une personne, autre que le chargeur, qui accepte d’être désignée comme “chargeur” dans le document de transport ou le document électronique de transport.

10. Le terme “porteur” désigne:

a) La personne qui est en possession d’un document de transport négociable; et i) s’il s’agit d’un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé; ou ii) s’il s’agit d’un document à ordre endossé en blanc ou d’un document au porteur, est le détenteur dudit document; ou

b) La personne en faveur de laquelle a été émis ou à laquelle a été transféré un document électronique de transport négociable conformément aux procédures visées à l’article 9, paragraphe 1.

11. Le terme “destinataire” désigne la personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d’un contrat de transport, d’un document de transport ou d’un document électronique de transport.

12. Le terme “droit de contrôle” des marchandises désigne le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises conformément au chapitre 10.

13. Le terme “partie contrôlante” désigne la personne qui, en vertu de l’article 51, est autorisée à exercer le droit de contrôle.

14. Le terme “document de transport” désigne un document émis en vertu d’un contrat de transport par le transporteur qui:

- a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et
- b) Constate ou contient le contrat de transport.

15. Le terme “document de transport négociable” désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que “à ordre” ou “négociable”, ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur, à l’ordre du destinataire ou au porteur, et qui ne porte pas la mention “non négociable”.

16. Le terme “document de transport non négociable” désigne un document de transport qui n’est pas négociable.

17. Le terme “communication électronique” désigne l’information créée, transmise, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens analogues de sorte que l’information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement.

18. Le terme “document électronique de transport” désigne l’information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d’une communication électronique par un transporteur en vertu d’un contrat de transport, y compris l’information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui:

- a) Constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport; et
- b) Constate ou contient le contrat de transport.

19. Le terme “document électronique de transport négociable ” désigne un document électronique de transport:

- a) Qui indique, par une mention telle que “à ordre” ou “négociable”, ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l’ordre du chargeur ou du destinataire, et qui ne porte pas la mention “non négociable”; et
- b) Dont l’utilisation répond aux exigences de l’article 9, paragraphe 1.

20. Le terme “document électronique de transport non négociable” désigne un document électronique de transport qui n’est pas négociable.

21. L'“émission” d'un document électronique de transport négociable désigne l'émission du document conformément à des procédures qui en garantissent le contrôle exclusif depuis sa création jusqu'au moment où il cesse d'être valable ou de produire effet.

22. Le “transfert” d'un document électronique de transport négociable désigne le transfert de son contrôle exclusif.

23. Le terme “données du contrat” désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des conditions, des mentions, des signatures et des endossements) qui figure dans un document de transport ou un document électronique de transport.

24. Le terme “marchandises” désigne les biens de nature quelconque qu'un transporteur s'engage à déplacer en vertu d'un contrat de transport et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur qui ne sont pas fournis par le transporteur ou pour son compte.

25. Le terme “navire” désigne tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises par mer.

26. Le terme “conteneur” désigne tout type de conteneur, de citerne ou de plate-forme transportable, de caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge.

27. Le terme “véhicule” désigne un véhicule routier ou ferroviaire.

28. Le terme “fret” désigne la rémunération due au transporteur en contrepartie du déplacement de marchandises en vertu d'un contrat de transport.

29. Le terme “domicile” désigne: a) dans le cas d'une société ou autre personne morale ou d'une association de personnes physiques ou morales i) son siège statutaire, son lieu de constitution (place of incorporation) ou son siège central inscrit (central registered office), selon le cas, ii) son administration centrale, ou iii) son établissement principal, et b) dans le cas d'une personne physique, sa résidence habituelle.

30. Le terme “tribunal compétent” désigne un tribunal d'un État contractant qui, selon les règles relatives à la répartition interne des compétences entre les tribunaux de cet État, peut connaître du litige.

#### *Article 2. Interprétation de la présente Convention*

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

#### *Article 3. Conditions de forme*

Les avis, confirmations, consentements, conventions, déclarations et autres communications visés aux articles 19, paragraphe 2; 23, paragraphes 1 à 4; 36, paragraphe 1 b), c) et d); 40, paragraphe 4 b); 44; 48, paragraphe 3; 51, paragraphe 1 b); 59, paragraphe 1; 63; 66; 67, paragraphe 2; 75, paragraphe 4; et 80,

paragraphe 2 et 5, se présentent sous forme écrite. Des communications électroniques peuvent être utilisées à ces fins, à condition qu'elles le soient avec l'accord de leur auteur et de leur destinataire.

*Article 4. Applicabilité des moyens de défense et des limites de responsabilité*

1. Toute disposition de la présente Convention écartant ou limitant la responsabilité du transporteur s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre les personnes suivantes pour une perte, un dommage ou un retard de livraison subi par les marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans la présente Convention:

- a) Le transporteur ou une partie exécutante maritime;
- b) Le capitaine, l'équipage ou toute autre personne fournissant des services à bord du navire; ou
- c) Les préposés du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

2. Toute disposition de la présente Convention reconnaissant un moyen de défense au chargeur ou au chargeur documentaire s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre le chargeur, le chargeur documentaire, ou contre leurs sous-traitants, mandataires ou préposés.

## CHAPITRE 2. CHAMP D'APPLICATION

*Article 5. Champ d'application général*

1. Sous réserve de l'article 6, la présente Convention s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des États différents, si, selon le contrat de transport, l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un État contractant:

- a) Le lieu de réception;
- b) Le port de chargement;
- c) Le lieu de livraison; ou
- d) Le port de déchargement.

2. La présente Convention s'applique quelle que soit la nationalité du bâtiment, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

*Article 6. Exclusions particulières*

1. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne régulière:

- a) Les chartes-parties; et
- b) Les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire.

2. La présente Convention ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière. Elle s'applique néanmoins:

- a) En l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire; et
- b) En cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

*Article 7. Application à certaines parties*

Nonobstant l'article 6, la présente Convention s'applique dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlante ou le porteur qui n'est pas une partie initiale à la charte-partie ou à un autre contrat de transport exclu de son champ d'application. Elle ne s'applique pas, en revanche, dans les relations entre les parties initiales à un contrat de transport exclu conformément à l'article 6.

### CHAPITRE 3. DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES DE TRANSPORT

*Article 8. Utilisation et effet des documents électroniques de transport*

Sous réserve des exigences énoncées dans la présente Convention:

a) Tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu de la présente Convention peut être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur; et

b) L'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport.

*Article 9. Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables*

1. L'utilisation d'un document électronique de transport négociable est soumise à des procédures qui prévoient:

- a) La méthode pour émettre ce document en faveur du porteur envisagé et le lui transférer;
- b) Les moyens d'assurer que le document conservera son intégrité;
- c) La façon dont le porteur peut démontrer qu'il a la qualité de porteur; et
- d) La façon de confirmer que la livraison au porteur a eu lieu, ou qu'en vertu de l'article 10, paragraphe 2, ou 47, paragraphe 1 a) ii) et c), le document a cessé d'être valable ou de produire effet.

2. Les procédures visées au paragraphe 1 du présent article sont mentionnées dans les données du contrat et sont aisément vérifiables.

*Article 10. Substitution d'un document de transport négociable  
ou d'un document électronique de transport négociable*

1. Si un document de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur restitue le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur;

b) Le transporteur émet en faveur du porteur un document électronique de transport négociable mentionnant qu'il se substitue au document de transport négociable; et

c) Le document de transport négociable cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

2. Si un document électronique de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document de transport négociable:

a) Le transporteur émet en faveur du porteur, en lieu et place du document électronique, un document de transport négociable mentionnant qu'il se substitue à ce dernier; et

b) Le document électronique cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

#### CHAPITRE 4. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

*Article 11. Transport et livraison des marchandises*

Le transporteur, dans les conditions prévues par la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

*Article 12. Durée de la responsabilité du transporteur*

1. Le transporteur est responsable des marchandises en vertu de la présente Convention depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à leur livraison.

2. a) Si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette autorité ou de ce tiers.

b) Si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers.

3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit:

- a) Que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat; ou
- b) Que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat.

*Article 13. Obligations particulières*

1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 12 et sous réserve de l'article 26, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du chapitre 4 et des chapitres 5 à 7, le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.

*Article 14. Obligations particulières applicables au voyage par mer*

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

- a) Mettre et maintenir le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé, équipé et approvisionné tout au long du voyage; et
- c) Approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriés et en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

*Article 15. Marchandises pouvant présenter un danger*

Nonobstant les articles 11 et 13, le transporteur ou une partie exécutante peut refuser de recevoir ou de charger les marchandises, et peut prendre toute autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser, si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement.

*Article 16. Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer*

Nonobstant les articles 11, 13 et 14, le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune.

---

## CHAPITRE 5. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR POUR PERTE, DOMMAGE OU RETARD

### *Article 17. Fondement de la responsabilité*

1. Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie au chapitre 4.

2. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.

3. Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué:

- a) "Acte de Dieu";
- b) Périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- c) Guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;
- d) Restriction de quarantaine; intervention ou obstacles de la part d'États, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18;
- e) Grèves, lock-out, arrêts ou entraves apportés au travail;
- f) Incendie à bord du navire;
- g) Vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- h) Acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 33 ou 34;
- i) Chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément à l'article 13, paragraphe 2, sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire;
- j) Freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises;
- k) Insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom;
- l) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer;

m) Mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer;

n) Mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement; ou

o) Actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 15 et 16.

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si:

a) L'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 18 a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué; ou

b) L'ayant droit prouve qu'un événement ou une circonstance autre que ceux énumérés au paragraphe 3 du présent article a contribué à la perte, au dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 18.

5. Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si:

a) L'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué: i) le navire n'était pas en état de navigabilité; ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation; et

b) Le transporteur ne peut prouver: i) qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés au paragraphe 5 a) du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 14.

6. Lorsque le transporteur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article.

*Article 18. Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui*

Le transporteur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions:

a) D'une partie exécutante;

b) Du capitaine ou de l'équipage du navire;

c) De ses propres préposés ou de ceux d'une partie exécutante; ou

d) De toute autre personne qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de

transport, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous son contrôle.

*Article 19. Responsabilité des parties exécutantes maritimes*

1. Une partie exécutante maritime est soumise aux obligations et responsabilités imposées et bénéficie des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par la présente Convention si:

a) Elle a reçu les marchandises à transporter dans un État contractant, les a livrées dans un État contractant, ou a exécuté ses opérations concernant les marchandises dans un port d'un État contractant; et

b) L'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu: i) pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement du navire; ii) lorsqu'elle avait la garde des marchandises; ou iii) à tout autre moment dans la mesure où elle participait à l'exécution de l'une quelconque des opérations prévues par le contrat de transport.

2. Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par la présente Convention ou s'il accepte que les limites de sa responsabilité soient plus élevées que celles spécifiées dans la présente Convention, une partie exécutante maritime n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle ne consente expressément à ces obligations ou à ces limites plus élevées.

3. Une partie exécutante maritime répond du manquement aux obligations que lui impose la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne à qui elle a confié l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, sous les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article.

4. Aucune disposition de la présente Convention n'impose de responsabilité au capitaine ou à l'équipage du navire ni à un préposé du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

*Article 20. Responsabilité solidaire*

1. Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, ils assument une responsabilité solidaire mais uniquement dans les limites prévues par la présente Convention.

2. Sans préjudice de l'article 61, le cumul des réparations dues par toutes ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans la présente Convention.

*Article 21. Retard*

Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai convenu.

*Article 22. Calcul de la réparation*

1. Sous réserve de l'article 59, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison établis conformément à l'article 43.

2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité au lieu de livraison.

3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article sauf lorsqu'il a convenu avec le chargeur de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites du chapitre 16.

*Article 23. Avis en cas de perte, de dommage ou de retard*

1. Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises indiquant la nature générale de la perte ou du dommage n'ait été donné au transporteur ou à la partie exécutante qui les a livrées, avant ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans un délai de sept jours ouvrables au lieu de livraison à compter de la livraison.

2. L'absence d'avis n'a pas d'incidence sur le droit de demander réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en vertu de la présente Convention ni sur le régime de la preuve prévu à l'article 17.

3. Aucun avis n'est nécessaire en cas de perte ou de dommage constaté lors d'une inspection contradictoire des marchandises effectuée par la personne à laquelle elles ont été livrées et le transporteur ou la partie exécutante maritime dont la responsabilité est invoquée.

4. Aucune réparation pour retard n'est due à moins qu'un avis de préjudice résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la livraison.

5. Un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné à une partie exécutante maritime.

6. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties au litige se donnent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et donnent accès aux documents concernant le transport des marchandises.

**CHAPITRE 6. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES  
À DES ÉTAPES PARTICULIÈRES DU TRANSPORT**

*Article 24. Déroutement*

Lorsque la loi applicable considère un déroutement comme un manquement de la part du transporteur, un tel déroutement ne prive le transporteur ou une partie

exécutante maritime d'aucun moyen de défense ni d'aucune limitation prévus par la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 61.

*Article 25. Marchandises en pontée*

1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport:

- a) Est exigé par la loi;
- b) S'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules; ou
- c) Est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.

2. Les dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité du transporteur s'appliquent à la perte, au dommage ou au retard de livraison subi par des marchandises transportées en pontée conformément au paragraphe 1 du présent article. Cependant, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises du fait des risques particuliers que comporte ce transport si les marchandises sont transportées conformément à l'alinéa a) ou c) du paragraphe 1 du présent article.

3. Si les marchandises ont été transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée et ne peut se prévaloir des moyens de défense prévus à l'article 17.

4. Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.

5. S'il a expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée.

*Article 26. Transport précédant ou suivant un transport par mer*

Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions de la présente Convention ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ayant causé le retard:

- a) Se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière

du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit;

b) Prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir; et

c) N'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur.

## CHAPITRE 7. OBLIGATIONS DU CHARGEUR ENVERS LE TRANSPORTEUR

### *Article 27. Remise des marchandises pour le transport*

1. À moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport, le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport. Dans tous les cas, il les remet dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage aux personnes ou aux biens.

2. Le chargeur s'acquitte de façon appropriée et soigneuse de toute obligation qu'il assume conformément à une convention conclue dans les termes de l'article 13, paragraphe 2.

3. Lorsqu'il empote un conteneur ou charge un véhicule, le chargeur procède à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu dans ou sur le conteneur ou véhicule de façon appropriée et soigneuse et de telle manière qu'il ne causera pas de dommage aux personnes ou aux biens.

### *Article 28. Coopération entre le chargeur et le transporteur pour la fourniture d'informations et d'instructions*

Le transporteur et le chargeur répondent aux demandes mutuelles d'informations et d'instructions requises pour la manutention et le transport appropriés des marchandises. Ils le font si ces informations sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées ou si ces instructions peuvent raisonnablement être fournies par la partie à laquelle elles sont demandées et si elles ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande.

### *Article 29. Obligation du chargeur de fournir des informations, instructions et documents*

1. Le chargeur fournit au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents concernant les marchandises qui ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens au transporteur et qui sont raisonnablement nécessaires pour:

a) Assurer la manutention et le transport appropriés des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante; et

b) Permettre au transporteur de respecter la loi, la réglementation ou d'autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu, à condition

que celui-ci notifie en temps utile au chargeur les informations, instructions et documents dont il a besoin.

2. Aucune disposition du présent article n'a d'incidence sur une obligation particulière de fournir des informations, instructions et documents déterminés sur les marchandises, conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques concernant le transport prévu.

*Article 30. Fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur*

1. Le chargeur est responsable de la perte ou du dommage subi par le transporteur si ce dernier prouve que cette perte ou ce dommage résulte d'un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

2. Sauf en cas de perte ou de dommage causé par un manquement de sa part aux obligations lui incombant en vertu des articles 31, paragraphe 2, et 32, le chargeur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité si la cause ou l'une des causes de la perte ou du dommage n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.

3. Lorsque le chargeur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte ou du dommage qui est imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 34.

*Article 31. Informations pour l'établissement des données du contrat*

1. Le chargeur fournit au transporteur, en temps utile, les informations exactes nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport, y compris les données visées à l'article 36, paragraphe 1; le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat; le nom du destinataire, le cas échéant; et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou le document électronique de transport doit le cas échéant être émis.

2. Le chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude, au moment de leur réception par le transporteur, des informations fournies conformément au paragraphe 1 du présent article. Il indemnise le transporteur de la perte ou du dommage résultant de l'inexactitude de ces informations.

*Article 32. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses*

Lorsque les marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement:

a) Le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante. À défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement; et

b) Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des

autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu. À défaut, il est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement.

*Article 33. Situation du chargeur documentaire*

1. Un chargeur documentaire est soumis aux obligations et responsabilités imposées au chargeur par le présent chapitre et l'article 55, et bénéficie des droits et moyens de défense reconnus au chargeur par le présent chapitre et le chapitre 13.

2. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas d'incidence sur les obligations, responsabilités, droits ou moyens de défense du chargeur.

*Article 34. Responsabilité du chargeur pour fait d'autrui*

Le chargeur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne, y compris des préposés, mandataires et sous-traitants, à qui il a confié l'exécution de l'une quelconque de ses obligations. Il ne répond cependant pas des actes ou omissions du transporteur, ou d'une partie exécutante agissant pour le compte de ce dernier, à qui il a confié l'exécution des obligations qui lui incombent.

## CHAPITRE 8. DOCUMENTS DE TRANSPORT ET DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES DE TRANSPORT

*Article 35. Émission du document de transport ou du document électronique de transport*

À moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport ou de document électronique de transport, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser, lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante en vue de leur transport, le chargeur ou, si ce dernier y consent, le chargeur documentaire est en droit d'obtenir du transporteur, au choix du chargeur:

a) Un document de transport non négociable ou, sous réserve de l'article 8, alinéa a), un document électronique de transport non négociable; ou

b) Un document de transport négociable approprié ou, sous réserve de l'article 8, alinéa a), un document électronique de transport négociable, à moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport négociable ou de document électronique de transport négociable, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser.

*Article 36. Données du contrat*

1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent les informations suivantes, fournies par le chargeur:

a) Une description des marchandises appropriée pour le transport;

b) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises;

c) Le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité de marchandises; et

- d) S'il est fourni par le chargeur, le poids des marchandises.
2. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent également:
- a) Une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment de leur réception par le transporteur ou une partie exécutante en vue de leur transport;
  - b) Le nom et l'adresse du transporteur;
  - c) La date de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante, de leur chargement à bord du navire, ou de l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et
  - d) Si le document de transport est négociable, le nombre d'originaux de ce document, lorsque plusieurs originaux sont émis.
3. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article 35 comprennent en outre:
- a) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
  - b) Le nom d'un navire, s'il est mentionné dans le contrat de transport;
  - c) Le lieu de réception et, s'il est connu du transporteur, le lieu de livraison; et
  - d) Le port de chargement et le port de déchargement, s'ils sont mentionnés dans le contrat de transport.
4. Aux fins du présent article, l'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée au paragraphe 2 a) du présent article désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:
- a) D'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutante; et
  - b) De toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutante réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou le document électronique de transport.

#### *Article 37. Identification du transporteur*

1. Si un transporteur est identifié par son nom dans les données du contrat, toute autre information figurant sur le document de transport ou le document électronique de transport relative à l'identité du transporteur est sans effet dans la mesure où elle est incompatible avec cette identification.
2. Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur conformément aux exigences de l'article 36, paragraphe 2 b), mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur, à moins qu'il ne prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport, qu'il n'identifie l'affréteur coque nue et n'en indique l'adresse, auquel cas ledit affréteur est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut aussi réfuter cette présomption en

identifiant le transporteur et en indiquant l'adresse de ce dernier. L'affrèteur coque nue peut réfuter de la même manière toute présomption selon laquelle il est le transporteur.

3. Aucune disposition du présent article n'empêche l'ayant droit de prouver qu'une personne autre que celle identifiée dans les données du contrat ou conformément au paragraphe 2 du présent article est le transporteur.

*Article 38. Signature*

1. Le document de transport est signé par le transporteur ou par une personne agissant en son nom.

2. Le document électronique de transport comporte la signature électronique du transporteur ou d'une personne agissant en son nom. Cette signature électronique identifie le signataire dans le cadre du document électronique et indique que le transporteur autorise ce document.

*Article 39. Omissions dans les données du contrat*

1. L'absence ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs données du contrat visées à l'article 36, paragraphe 1, 2 ou 3, n'affecte pas en soi la nature juridique ou la validité du document de transport ou du document électronique de transport.

2. Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, cette date est réputée être:

a) Celle à laquelle toutes les marchandises mentionnées dans le document de transport ou le document électronique de transport ont été chargées à bord du navire, si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire; ou

b) Celle à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises, si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire.

3. Si les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit, elles sont réputées avoir indiqué que l'état et le conditionnement apparents des marchandises étaient bons au moment de leur remise au transporteur ou à une partie exécutante.

*Article 40. Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat*

1. Le transporteur fait des réserves pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies conformément à l'article 36, paragraphe 1, par le chargeur si:

a) Il sait effectivement que l'une quelconque des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse; ou

b) Il a des motifs raisonnables de croire que l'une des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut faire des réserves, dans les cas et de la manière décrits dans les paragraphes 3 et 4 du présent article, pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies, conformément à l'article 36, paragraphe 1, par le chargeur.

3. Lorsque les marchandises ne sont pas remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, ou lorsqu'elles sont remises dans un conteneur ou un véhicule fermé et font l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou une partie exécutante, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées à l'article 36, paragraphe 1, si:

a) Il n'avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur, auquel cas il peut indiquer les informations qu'il n'a pas pu vérifier; ou

b) Il a des motifs raisonnables de croire que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, auquel cas il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.

4. Lorsque les marchandises sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées:

a) À l'article 36, paragraphe 1 a), b) ou c), si:

i) Les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou du véhicule n'ont pas fait l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou la partie exécutante; et

ii) Ni lui, ni la partie exécutante n'ont, d'une autre manière, effectivement connaissance de son contenu avant l'émission du document de transport ou du document électronique de transport; et

b) À l'article 36, paragraphe 1 d), si:

i) Ni lui ni la partie exécutante n'ont pesé le conteneur ou le véhicule et si le chargeur et le transporteur n'étaient pas convenus avant l'expédition de le peser et de mentionner le poids dans les données du contrat; ou

ii) Il n'y avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur ou du véhicule.

#### *Article 41. Force probante des données du contrat*

Sauf lorsque des réserves ont été faites relativement aux données du contrat dans les cas et de la manière décrits à l'article 40:

a) Un document de transport ou un document électronique de transport fait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises indiquées dans les données du contrat;

b) La preuve contraire par le transporteur en ce qui concerne l'une quelconque des données du contrat n'est pas admise lorsque ces données figurent dans:

i) Un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable qui est transféré à un tiers agissant de bonne foi; ou

ii) Un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises et qui est transféré au destinataire agissant de bonne foi.

c) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise à l'encontre d'un destinataire qui a agi de bonne foi en se fiant à l'une des données du contrat ci-après figurant dans un document de transport non négociable ou un document électronique de transport non négociable:

i) Les données du contrat mentionnées à l'article 36, paragraphe 1, lorsqu'elles sont fournies par le transporteur;

ii) Le nombre, le type et les numéros d'identification des conteneurs, mais non les numéros d'identification des plombs apposés sur les conteneurs; et

iii) Les données du contrat mentionnées à l'article 36, paragraphe 2.

*Article 42. "Fret payé d'avance"*

Si les données du contrat contiennent la mention "fret payé d'avance" ou une mention similaire, le transporteur ne peut pas se prévaloir à l'encontre du porteur ou du destinataire du non-paiement du fret. Le présent article ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.

## CHAPITRE 9. LIVRAISON DES MARCHANDISES

*Article 43. Obligation de prendre livraison*

Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui les réclame en vertu du contrat de transport en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, au moment et au lieu auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles soient livrées.

*Article 44. Obligation d'accuser réception*

À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire accuse réception des marchandises livrées par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est habituelle au lieu de livraison. Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire refuse d'en accuser réception.

*Article 45. Livraison en l'absence de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable*

En l'absence d'émission d'un document de transport négociable et d'un document électronique de transport négociable:

a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43. Il peut refuser de les livrer si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle alors que le transporteur le lui demande;

b) Si le nom et l'adresse du destinataire ne sont pas mentionnés dans les données du contrat, la partie contrôlante les indique au transporteur avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination;

c) Sans préjudice de l'article 48, paragraphe 1, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser la partie contrôlante et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

d) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction de la partie contrôlante, du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa c) du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport.

*Article 46. Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis*

En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:

a) Le transporteur livre les marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 43 à condition que ce dernier s'identifie dûment à sa demande et contre remise du document non négociable. Il peut refuser de livrer les marchandises si la personne qui se prétend destinataire ne s'identifie pas dûment alors que le transporteur le lui demande. Il refuse de les livrer si le document non négociable n'est pas remis. Si plusieurs originaux du document non négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet;

b) Sans préjudice de l'article 48, paragraphe 1, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle ou ne remet pas le document, ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le

chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

c) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément à l'alinéa b) du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport, que le document de transport non négociable lui ait été remis ou non.

*Article 47. Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable*

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable:

a) Le porteur du document est en droit de réclamer la livraison des marchandises au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur les lui livre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43:

i) Contre remise du document de transport négociable et, si le porteur est l'une des personnes mentionnées à l'article premier, alinéa 10 a) i), à condition qu'il s'identifie dûment; ou

ii) À condition qu'il démontre, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur du document électronique de transport négociable.

b) Le transporteur refuse de livrer les marchandises si les exigences de l'alinéa a) i) ou ii) du présent paragraphe ne sont pas remplies;

c) Si plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis et si le nombre de ces originaux est mentionné dans le document, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'être valables ou de produire effet. Lorsqu'un document électronique de transport négociable a été utilisé, il cesse d'être valable ou de produire effet lorsque les marchandises sont livrées au porteur conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1.

2. Sans préjudice de l'article 48, paragraphe 1, lorsqu'il est expressément stipulé sur le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable que les marchandises peuvent être livrées sans que ce document soit remis, la règle suivante s'applique:

a) Si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le porteur, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 43, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant porteur ne s'identifie pas dûment comme étant l'une des personnes mentionnées à l'article premier, alinéa 10) a) i), ou iii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le porteur afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison;

b) La livraison des marchandises par le transporteur sur instruction du chargeur ou du chargeur documentaire conformément au paragraphe 2 a) du présent article le libère de son obligation de livrer les marchandises au porteur en vertu du contrat de transport, que le document de transport négociable lui ait été remis ou non, ou que la personne réclamant la livraison en vertu d'un document électronique de transport négociable ait démontré ou non, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur;

c) La personne donnant des instructions conformément au paragraphe 2 a) du présent article indemnise le transporteur dont la responsabilité est engagée envers le porteur en vertu du paragraphe 2 e) du présent article. Le transporteur peut refuser de suivre ces instructions si la personne ne fournit pas une garantie suffisante qu'il peut raisonnablement exiger;

d) Lorsque, après la livraison des marchandises par le transporteur conformément au paragraphe 2 b) du présent article, une personne devient le porteur du document de transport négociable ou du document électronique de transport négociable en vertu d'un arrangement contractuel ou d'une autre nature conclu avant cette livraison, elle acquiert des droits opposables au transporteur en vertu du contrat de transport, à l'exception du droit de réclamer la livraison des marchandises;

e) Nonobstant le paragraphe 2 b) et d) du présent article, une personne qui devient porteur après cette livraison alors qu'elle n'avait pas et n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison, acquiert les droits incorporés dans le document de transport négociable ou dans le document électronique de transport négociable. Lorsque les données du contrat mentionnent l'heure d'arrivée prévue des marchandises ou indiquent la façon d'obtenir des informations pour savoir si la livraison a eu lieu, cette connaissance est présumée chez le porteur au moment où il acquiert cette qualité.

#### *Article 48. Marchandises en souffrance*

1. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées en souffrance uniquement si, après leur arrivée au lieu de destination:

a) Le destinataire n'en prend pas livraison conformément au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article 43;

b) La partie contrôlante, le porteur, le chargeur ou le chargeur documentaire ne peut être localisé ou ne donne pas au transporteur des instructions appropriées conformément aux articles 45, 46 et 47;

c) Le transporteur est en droit ou est tenu de refuser de livrer les marchandises conformément aux articles 44, 45, 46 et 47;

d) Le transporteur n'est pas autorisé à livrer les marchandises au destinataire par la loi ou la réglementation du lieu où est demandée la livraison; ou

e) Les marchandises ne peuvent pas être livrées par le transporteur pour une autre raison.

2. Sans préjudice des autres droits dont il peut se prévaloir contre le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, si les marchandises sont en souffrance, le transporteur peut, aux risques et aux frais de la personne ayant droit

aux marchandises, prendre vis-à-vis de ces dernières les mesures que les circonstances peuvent raisonnablement exiger, y compris:

- a) Les entreposer en tout lieu approprié;
- b) Les décharger si elles sont chargées dans des conteneurs ou véhicules, ou prendre d'autres mesures, notamment en les déplaçant; et
- c) Les faire vendre ou détruire conformément aux pratiques, à la loi ou à la réglementation du lieu où elles se trouvent.

3. Le transporteur ne peut exercer les droits prévus au paragraphe 2 du présent article qu'après avoir avisé, de manière appropriée, de la mesure qu'il a l'intention de prendre en vertu de ce paragraphe, la personne indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à prévenir, le cas échéant, de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, et l'une des personnes suivantes, dans l'ordre indiqué, si elles sont connues du transporteur: le destinataire, la partie contrôlante ou le chargeur.

4. Si les marchandises sont vendues conformément au paragraphe 2 c) du présent article, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire toute dépense qu'il a effectuée et toute autre somme qui lui est due en rapport avec le transport de ces marchandises.

5. Le transporteur ne répond pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises pendant la période de souffrance. Il en répond si l'ayant droit prouve que cette perte ou ce dommage résulte du fait que le transporteur n'a pas pris les mesures qui auraient été raisonnables en l'espèce pour conserver les marchandises tout en sachant ou en ayant dû savoir qu'il en résulterait une telle perte ou un tel dommage.

#### *Article 49. Rétention des marchandises*

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de rétention que le contrat de transport ou la loi applicable accorde au transporteur ou à une partie exécutante en garantie de sa créance.

### CHAPITRE 10. DROITS DE LA PARTIE CONTRÔLANTE

#### *Article 50. Exercice et étendue du droit de contrôle*

1. Le droit de contrôle ne peut être exercé que par la partie contrôlante et se limite au droit:

- a) De donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans qu'elles constituent une modification du contrat de transport;
- b) D'obtenir la livraison des marchandises dans un port d'escale prévu ou, pour un transport intérieur, dans tout lieu en cours de route; et
- c) De remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante.

2. Le droit de contrôle existe pendant toute la période de responsabilité du transporteur prévue à l'article 12 et s'éteint à l'expiration de cette période.

*Article 51. Identification de la partie contrôlante  
et transfert du droit de contrôle*

1. Sauf dans les cas mentionnés aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article:
  - a) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que, lors de la conclusion du contrat de transport, il ne désigne le destinataire, le chargeur documentaire ou une autre personne comme partie contrôlante;
  - b) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne. Ce transfert prend effet à l'égard du transporteur dès que ce dernier en est avisé par l'auteur du transfert, et le bénéficiaire du transfert devient la partie contrôlante; et
  - c) La partie contrôlante s'identifie dûment lorsqu'elle exerce le droit de contrôle.
2. En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises:
  - a) Le chargeur est la partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle au destinataire désigné dans le document en transférant le document à cette personne sans endossement. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont transférés pour que le droit de contrôle soit transféré; et
  - b) Pour exercer son droit de contrôle, la partie contrôlante produit le document et s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.
3. En cas d'émission d'un document de transport négociable:
  - a) Le porteur ou, si plusieurs originaux du document sont émis, le porteur de tous les originaux est la partie contrôlante;
  - b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transférant le document à une autre personne conformément à l'article 57. Si plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux sont transférés à cette personne pour que le droit de contrôle soit transféré; et
  - c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document au transporteur et, s'il est l'une des personnes mentionnées à l'article premier, alinéa 10 a) i), s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.
4. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable:
  - a) Le porteur est la partie contrôlante;
  - b) Le porteur peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transférant le document conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1; et
  - c) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur démontre, conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1, sa qualité de porteur.

*Article 52. Exécution des instructions par le transporteur*

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, le transporteur exécute les instructions mentionnées à l'article 50 si:

a) La personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle;

b) Les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur; et

c) Les instructions n'affecteront pas les opérations normales du transporteur, ni ses pratiques de livraison.

2. Dans tous les cas, la partie contrôlante rembourse au transporteur toute dépense additionnelle raisonnable qu'il pourrait effectuer et l'indemnise du préjudice qu'il pourrait subir en exécutant de manière diligente une instruction quelconque en vertu du présent article, y compris des réparations qu'il pourrait être tenu d'accorder pour la perte ou le dommage subi par d'autres marchandises transportées.

3. Le transporteur est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie couvrant le montant de la dépense additionnelle ou du préjudice auquel il s'attend raisonnablement du fait de l'exécution d'une instruction en vertu du présent article. Il peut refuser d'exécuter les instructions si une telle garantie n'est pas fournie.

4. Lorsque le transporteur n'a pas exécuté les instructions de la partie contrôlante contrairement à l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 du présent article, sa responsabilité pour la perte, le dommage ou le retard de livraison subi en conséquence par les marchandises est soumise aux articles 17 à 23 et la réparation qu'il doit est soumise aux articles 59 à 61.

*Article 53. Marchandises réputées livrées*

Les marchandises livrées suivant une instruction donnée conformément à l'article 52, paragraphe 1, sont réputées livrées au lieu de destination et les dispositions du chapitre 9 relatives à cette livraison leur sont applicables.

*Article 54. Modifications du contrat de transport*

1. La partie contrôlante est la seule personne pouvant convenir avec le transporteur de modifications du contrat de transport autres que celles visées à l'article 50, paragraphe 1 b) et c).

2. Les modifications du contrat de transport, y compris celles visées à l'article 50, paragraphe 1 b) et c), sont mentionnées sur un document de transport négociable ou sur un document de transport non négociable devant être remis, ou incorporées dans un document électronique de transport négociable ou, à la demande de la partie contrôlante, sont mentionnées sur un document de transport non négociable ou incorporées dans un document électronique de transport non négociable. Les modifications ainsi mentionnées ou incorporées sont signées conformément à l'article 38.

*Article 55. Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur*

1. La partie contrôlante, à la demande du transporteur ou d'une partie exécutante, fournit en temps utile les informations, instructions ou documents concernant les marchandises dont le transporteur peut raisonnablement avoir besoin pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, à condition que le chargeur ne les ait pas déjà fournis et qu'ils ne soient pas raisonnablement accessibles au transporteur par d'autres moyens.

2. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents appropriés, le chargeur les fournit. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser le chargeur, le chargeur documentaire fournit ces informations, instructions ou documents.

*Article 56. Dérogation conventionnelle*

Les parties au contrat de transport peuvent déroger aux articles 50, paragraphe 1 b) et c), 50, paragraphe 2, et 52. Elles peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visée à l'article 51, paragraphe 1 b).

## CHAPITRE 11. TRANSFERT DE DROITS

*Article 57. Transfert en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable*

1. En cas d'émission d'un document de transport négociable, le porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document en le transférant à une autre personne:

a) Dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou

b) Sans endossement, s'il s'agit: i) d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc; ou ii) d'un document établi au nom d'une personne déterminée qui est transféré entre le premier porteur et cette personne.

2. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable, son porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document, que celui-ci soit établi à ordre ou au nom d'une personne déterminée, en le transférant conformément aux procédures visées à l'article 9, paragraphe 1.

*Article 58. Responsabilité du porteur*

1. Sans préjudice de l'article 55, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat en cette seule qualité de porteur.

2. Un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui exerce un droit quelconque découlant du contrat de transport assume toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où elles sont énoncées dans le

document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable ou peuvent en être inférées.

3. Aux fins des paragraphes 1 et 2 du présent article, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport au seul motif que:

a) Il convient avec le transporteur, en vertu de l'article 10, de substituer à un document de transport négociable un document électronique de transport négociable ou de substituer à un document électronique de transport négociable un document de transport négociable; ou

b) Il transfère ses droits en vertu de l'article 57.

## CHAPITRE 12. LIMITES DE RESPONSABILITÉ

### *Article 59. Limites de responsabilité*

1. Sous réserve des articles 60 et 61, paragraphe 1, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention est limitée à 875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la valeur des marchandises a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.

2. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises, ou dans ou sur un véhicule, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérés comme des colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérées comme une unité de chargement.

3. L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

### *Article 60. Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard*

Sous réserve de l'article 61, paragraphe 2, le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 22 et la responsabilité pour le préjudice économique

résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et de l'article 59, paragraphe 1, ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément à l'article 59, paragraphe 1, pour la perte totale des marchandises concernées.

*Article 61. Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité*

1. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 59, ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

2. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 18 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 60, si l'ayant droit prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû au retard, soit témérement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

### CHAPITRE 13. DÉLAI POUR AGIR

*Article 62. Durée du délai pour agir*

1. Aucune action judiciaire ou arbitrale relative à des réclamations ou des litiges découlant d'un manquement à une obligation prévue dans la présente Convention ne peut être engagée après l'expiration d'un délai de deux ans.

2. Le délai visé au paragraphe 1 du présent article court à partir du jour où les marchandises ont été livrées par le transporteur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans la computation.

3. Nonobstant l'expiration du délai visé au paragraphe 1 du présent article, une partie peut invoquer un droit et l'opposer à l'autre partie comme moyen de défense ou de compensation.

*Article 63. Prorogation du délai pour agir*

Le délai prévu à l'article 62 ne peut être ni suspendu ni interrompu mais la personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le cours du délai proroger celui-ci par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations.

*Article 64. Action récursoire*

Une personne tenue responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 62 si elle le fait dans l'un des deux délais ci après, le plus long étant retenu:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou
- b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier.

*Article 65. Actions contre la personne identifiée comme étant le transporteur*

Une action contre l'affréteur coque nue ou la personne identifiée comme étant le transporteur conformément à l'article 37, paragraphe 2, peut être intentée après l'expiration du délai prévu à l'article 62, si elle l'est dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu:

- a) Dans le délai déterminé par la loi applicable de l'État où l'action est engagée; ou
- b) Dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle le transporteur a été identifié, ou le propriétaire inscrit ou l'affréteur coque nue a réfuté la présomption selon laquelle il est le transporteur conformément à l'article 37, paragraphe 2.

## CHAPITRE 14. COMPÉTENCE

*Article 66. Actions contre le transporteur*

À moins que le contrat de transport ne contienne un accord exclusif d'élection de for conforme à l'article 67 ou 72, le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre le transporteur en vertu de la présente Convention:

- a) Devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:
  - i) Le domicile du transporteur;
  - ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;
  - iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou
  - iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire; ou
- b) Devant un tribunal ou des tribunaux compétents désignés par un accord entre le chargeur et le transporteur pour trancher les réclamations pouvant naître contre ce dernier dans le cadre de la présente Convention.

*Article 67. Accords d'élection de for*

1. La compétence d'un tribunal choisi conformément à l'article 66, alinéa b), est exclusive pour les litiges entre les parties au contrat uniquement si ces dernières en conviennent et si l'accord attributif de compétence:

a) Est contenu dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties, et soit i) a fait l'objet d'une négociation individuelle; soit ii) indique de manière apparente qu'un accord exclusif d'élection de for a été conclu et spécifie dans quelles clauses du contrat se trouve cet accord; et

b) Désigne clairement les tribunaux d'un État contractant, ou un ou plusieurs tribunaux particuliers d'un État contractant.

2. Une personne qui n'est pas partie au contrat de volume n'est liée par un accord exclusif d'élection de for conclu conformément au paragraphe 1 du présent article que si:

a) Le tribunal est situé dans l'un des lieux mentionnés à l'article 66, alinéa a);

b) Cet accord est contenu dans le document de transport ou le document électronique de transport;

c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du tribunal où l'action sera intentée et de la compétence exclusive de ce tribunal; et

d) La loi du tribunal saisi reconnaît que cette personne peut être liée par l'accord exclusif d'élection de for.

#### *Article 68. Actions contre la partie exécutante maritime*

Le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre la partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:

a) Le domicile de la partie exécutante maritime; ou

b) Le port où la partie exécutante maritime reçoit les marchandises, le port où elle livre les marchandises, ou le port où elle réalise ses opérations concernant les marchandises.

#### *Article 69. Absence de chef de compétence supplémentaire*

Sous réserve des articles 71 et 72, aucune action judiciaire contre le transporteur ou contre une partie exécutante maritime en vertu de la présente Convention ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément à l'article 66 ou 68.

#### *Article 70. Saisie conservatoire et mesures provisoires ou conservatoires*

Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur la compétence en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires, y compris la saisie conservatoire. Un tribunal d'un État dans lequel a été prise une mesure provisoire ou conservatoire n'a pas compétence pour juger l'affaire sur le fond sauf:

a) Si les exigences du présent chapitre sont satisfaites; ou

b) Si une convention internationale qui s'applique dans cet État le prévoit.

*Article 71. Jonction et désistement d'instances*

1. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, si une seule et même action est intentée à la fois contre le transporteur et la partie exécutante maritime pour un seul et même fait, elle peut l'être uniquement devant un tribunal désigné conformément à la fois à l'article 66 et à l'article 68. À défaut d'un tel tribunal, cette action peut être intentée devant un tribunal désigné conformément à l'article 68, alinéa b), si un tel tribunal existe.

2. Sauf lorsqu'un accord exclusif d'élection de for a force obligatoire dans les conditions de l'article 67 ou 72, un transporteur ou une partie exécutante maritime intentant une action en déclaration de non-responsabilité ou toute autre action qui priverait une personne de son droit de choisir le for conformément à l'article 66 ou 68 renonce à cette action à la demande du défendeur une fois que ce dernier a choisi un tribunal désigné conformément à l'article 66 ou 68, selon le cas, devant lequel l'action peut être réintroduite.

*Article 72. Accord après la naissance d'un litige et compétence en cas de comparution du défendeur*

1. Après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de régler celui-ci devant tout tribunal compétent.

2. Un tribunal compétent, tel que défini à l'article premier, alinéa 30, devant lequel un défendeur comparait sans contester sa compétence conformément aux règles de ce tribunal, a compétence.

*Article 73. Reconnaissance et exécution*

1. Une décision rendue dans un État contractant par un tribunal qui avait compétence conformément à la présente Convention est reconnue et exécutée dans un autre État contractant conformément à la loi de cet autre État lorsque les deux États ont fait une déclaration conformément à l'article 74.

2. Un tribunal peut refuser la reconnaissance et l'exécution en se fondant sur les motifs de refus de la reconnaissance et de l'exécution prévus dans sa loi.

3. Le présent chapitre est sans incidence sur l'application des règles d'une organisation régionale d'intégration économique qui est partie à la présente Convention, en ce qui concerne la reconnaissance ou l'exécution des jugements entre ses États membres, qu'elles aient été adoptées avant ou après la présente Convention.

*Article 74. Application du chapitre 14*

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

---

## CHAPITRE 15. ARBITRAGE

### *Article 75. Conventions d'arbitrage*

1. Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent convenir que tout litige susceptible de naître à propos du transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. La procédure d'arbitrage se déroule, au choix de la personne faisant valoir un droit contre le transporteur:

- a) En tout lieu désigné à cette fin dans la convention d'arbitrage; ou
- b) En tout autre lieu situé dans un État où se trouve l'un quelconque des lieux suivants:
  - i) Le domicile du transporteur;
  - ii) Le lieu de réception convenu dans le contrat de transport;
  - iii) Le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport; ou
  - iv) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire.

3. La désignation du lieu de l'arbitrage dans la convention d'arbitrage a force obligatoire pour les litiges entre les parties à cette convention si elle est contenue dans un contrat de volume qui indique clairement le nom et l'adresse des parties et soit:

- a) A fait l'objet d'une négociation individuelle; soit
- b) Indique de manière apparente qu'une convention d'arbitrage a été conclue et spécifie dans quelles clauses du contrat elle se trouve.

4. Lorsqu'une convention d'arbitrage a été conclue conformément au paragraphe 3 du présent article, une personne qui n'est pas partie au contrat de volume est liée par la désignation du lieu de l'arbitrage dans cette convention uniquement si:

- a) Le lieu de l'arbitrage désigné dans la convention correspond à l'un des lieux mentionnés au paragraphe 2 b) du présent article;
- b) La convention est contenue dans le document de transport ou le document électronique de transport;
- c) Cette personne est dûment avisée, en temps utile, du lieu de l'arbitrage; et
- d) La loi applicable prévoit que cette personne peut être liée par la convention d'arbitrage.

5. Les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte est nulle dans la mesure où elle y serait contraire.

*Article 76. Convention d'arbitrage dans le transport  
autre que de ligne régulière*

1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur le caractère obligatoire d'une convention d'arbitrage figurant dans un contrat de transport dans un transport autre que de ligne régulière auquel la présente Convention ou les dispositions de la présente Convention s'appliquent:

- a) Par le jeu de l'article 7; ou
- b) Du fait que les parties ont volontairement incorporé la présente Convention dans un contrat de transport qui autrement n'y serait pas soumis.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, une convention d'arbitrage dans un document de transport ou dans un document électronique de transport auquel la présente Convention s'applique par le jeu de l'article 7 est soumise au présent chapitre sauf si ce document:

- a) Identifie les parties à la charte-partie ou à un autre contrat exclu du champ d'application de la présente Convention par le jeu de l'article 6 et indique la date de cette charte-partie ou de ce contrat; et
- b) Incorpore par référence expresse la clause de la charte-partie ou de l'autre contrat qui contient les termes de la convention d'arbitrage.

*Article 77. Convention d'arbitrage après la naissance d'un litige*

Nonobstant les dispositions du présent chapitre et du chapitre 14, après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de soumettre celui-ci à l'arbitrage en quelque lieu que ce soit.

*Article 78. Application du chapitre 15*

Les dispositions du présent chapitre ne lieront que les États contractants qui, conformément à l'article 91, déclarent qu'ils s'y soumettront.

CHAPITRE 16. VALIDITÉ DES CLAUSES CONTRACTUELLES

*Article 79. Dispositions générales*

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:

- a) Écarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévues dans la présente Convention;
- b) Écarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention; ou
- c) Cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 18 le bénéfice de l'assurance des marchandises.

2. Sauf disposition contraire de la présente Convention, une clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle:

a) Écarte, limite ou étend directement ou indirectement les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire prévues dans la présente Convention; ou

b) Écarte, limite ou accroît directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans la présente Convention.

*Article 80. Règles spéciales pour les contrats de volume*

1. Nonobstant l'article 79, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique la présente Convention peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans cette dernière.

2. Une dérogation conforme au paragraphe 1 du présent article n'a force obligatoire que si:

a) Le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge à la présente Convention;

b) Le contrat de volume i) a fait l'objet d'une négociation individuelle, ou ii) indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent les dérogations;

c) Le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article et est informé de cette possibilité; et

d) La dérogation n'est ni i) incorporée par référence ni ii) contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.

3. Un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire n'est pas un contrat de volume aux fins du paragraphe 1 du présent article. Un contrat de volume peut néanmoins incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles.

4. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux droits et obligations prévus aux articles 14, alinéas a) et b), 29 et 32 ou à la responsabilité en découlant. Il ne s'applique pas non plus à la responsabilité résultant d'un acte ou d'une omission visés à l'article 61.

5. Les clauses du contrat de volume qui dérogent à la présente Convention, si ce contrat satisfait aux exigences du paragraphe 2 du présent article, s'appliquent dans les relations entre le transporteur et une personne autre que le chargeur à condition:

a) Que cette personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge à la présente Convention et consente expressément à être liée par ces dérogations; et

b) Que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport.

6. Il incombe à la partie qui se prévaut de la dérogation de prouver que celle-ci a été faite conformément aux conditions requises.

*Article 81. Règles spéciales pour les animaux vivants  
et certaines autres marchandises*

Nonobstant l'article 79 et sans préjudice de l'article 80, le contrat de transport peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si:

a) Les marchandises sont des animaux vivants. Cependant, une telle exclusion ou limitation ne s'applique pas lorsque l'ayant droit prouve que la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou une personne mentionnée à l'article 18 a commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage ou le préjudice dû au retard, soit témérement et avec conscience que cette perte ou ce dommage, ou que ce préjudice dû au retard, en résulterait probablement; ou

b) Le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances, termes et conditions dans lesquels le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que ce contrat de transport ne concerne pas des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires et qu'aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable ne soit émis pour le transport des marchandises.

CHAPITRE 17. MATIÈRES NON RÉGIES PAR LA PRÉSENTE CONVENTION

*Article 82. Conventions internationales régissant le transport  
de marchandises par d'autres modes*

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des conventions internationales suivantes qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention et qui régissent la responsabilité du transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises, ni l'application des amendements futurs à ces conventions:

a) Toute convention régissant le transport de marchandises par air dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à une partie quelconque du contrat de transport;

b) Toute convention régissant le transport de marchandises par route dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique au transport de marchandises qui restent chargées sur un véhicule routier transporté à bord d'un navire;

c) Toute convention régissant le transport de marchandises par rail dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport de marchandises par mer, qui complète un transport ferroviaire; ou

d) Toute convention régissant le transport de marchandises par voie d'eau intérieure dans la mesure où, conformément à ses propres dispositions, elle s'applique à un transport sans transbordement à la fois par voie d'eau intérieure et par mer.

---

*Article 83. Limitation globale de la responsabilité*

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application d'une convention internationale ou d'une loi nationale quelconque régissant la limitation globale de la responsabilité des propriétaires de bâtiments.

*Article 84. Avaries communes*

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte l'application des clauses du contrat de transport ou des dispositions de la loi nationale relatives au règlement des avaries communes.

*Article 85. Passagers et bagages*

La présente Convention ne s'applique pas à un contrat de transport de passagers et de leurs bagages.

*Article 86. Dommages causés par un accident nucléaire*

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

a) En application de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964 et par ses Protocoles du 16 novembre 1982 et du 12 février 2004, de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris du 21 septembre 1988 et telle qu'elle a été modifiée par le Protocole d'amendement de la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 12 septembre 1997, ou de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires du 12 septembre 1997, y compris tout amendement à ces conventions et toute convention future concernant la responsabilité des exploitants d'installations nucléaires pour les dommages causés par un accident nucléaire; ou

b) En vertu de la loi nationale applicable à la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que ladite loi soit à tous égards aussi favorable pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne ou encore la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires.

CHAPITRE 18. CLAUSES FINALES

*Article 87. Dépositaire*

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

*Article 88. Signature, ratification, acceptation, approbation ou adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États à [Rotterdam (Pays-Bas)] du [...] au [...] puis au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York du [...] au [...].
2. La présente Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.
3. La présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle est ouverte à la signature.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

*Article 89. Dénonciation d'autres conventions*

1. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924; au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924; ou au Protocole, signé à Bruxelles le 21 décembre 1979, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968 dénonce en même temps cette convention et le ou les protocoles qui s'y rapportent auxquels il est partie en adressant une notification au Gouvernement belge à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.
2. Tout État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère et qui est partie à la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer conclue à Hambourg le 31 mars 1978 dénonce en même temps cette convention en adressant une notification au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à cet effet et en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.
3. Aux fins du présent article, les ratifications, acceptations, approbations et adhésions effectuées à l'égard de la présente Convention par des États parties aux instruments énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, qui sont notifiées au depositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, ne prendront effet qu'à la date à laquelle les dénonciations éventuellement requises de la part desdits États pour ces instruments auront pris effet. Le depositaire de la présente Convention s'entend avec le Gouvernement belge, depositaire des instruments mentionnés au paragraphe 1 du présent article, pour assurer la coordination nécessaire à cet égard.

---

*Article 90. Réserves*

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

*Article 91. Procédure de déclaration et effet des déclarations*

1. Les déclarations autorisées par les articles 74 et 78 peuvent être faites à tout moment. Les déclarations initiales autorisées par l'article 92, paragraphe 1, et l'article 93, paragraphe 2, sont faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion. Aucune autre déclaration n'est autorisée par la présente Convention.

2. Les déclarations faites lors de la signature sont soumises à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Les déclarations et leur confirmation sont faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.

4. Les déclarations prennent effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'État concerné. Cependant, une déclaration dont le dépositaire reçoit notification formelle après cette date prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de sa réception par le dépositaire.

5. Tout État qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Le retrait d'une déclaration, ou sa modification lorsque celle-ci est autorisée par la présente Convention, prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

*Article 92. Effet dans les unités territoriales nationales*

1. Si un État contractant comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent aux matières régies par la présente Convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou uniquement à l'une ou plusieurs d'entre elles et peut à tout moment modifier sa déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations sont notifiées au dépositaire et désignent expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Lorsque, conformément au présent article, un État contractant déclare que la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs de ses unités territoriales, mais non pas à toutes, un lieu se trouvant dans une unité territoriale à laquelle ne s'applique pas la présente Convention n'est pas considéré comme étant situé dans un État contractant aux fins de la présente Convention.

4. Si un État contractant ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'applique à toutes les unités territoriales de cet État.

*Article 93. Participation d'organisations régionales  
d'intégration économique*

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée par des États souverains et ayant compétence sur certaines matières régies par la présente Convention peut elle aussi signer, ratifier, accepter ou approuver la présente Convention ou y adhérer. En pareil cas, elle aura les mêmes droits et obligations qu'un État contractant, dans la mesure où elle a compétence sur des matières régies par la présente Convention. Lorsque le nombre d'États contractants est pertinent pour l'application des dispositions de la présente Convention, l'organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée comme État contractant en plus de ses États membres qui sont des États contractants.

2. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique effectue auprès du dépositaire une déclaration indiquant les matières régies par la présente Convention pour lesquelles ses États membres lui ont transféré leur compétence. Elle informe sans retard le dépositaire de toute modification intervenue dans la répartition de compétence, y compris de nouveaux transferts de compétence, précisée dans la déclaration faite en vertu du présent paragraphe.

3. Toute référence à "État contractant" ou "États contractants" dans la présente Convention s'applique également à une organisation régionale d'intégration économique, lorsque le contexte requiert qu'il en soit ainsi.

*Article 94. Entrée en vigueur*

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout État qui deviendra État contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.

3. Chaque État contractant appliquera la présente Convention aux contrats de transport qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

*Article 95. Révision et amendement*

1. À la demande d'un tiers au moins des États contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

*Article 96. Dénonciation de la présente Convention*

1. Tout État contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire.

FAIT à [Rotterdam (Pays-Bas)], le [...], en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

## Appendice

### Renumérotation des articles du projet de convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer

#### 1. Projet de Convention

<i>Numéro actuel de l'article (annexe I du présent document)</i>	<i>Ancien numéro de l'article (A/CN.9/645)</i>
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
Supprimé	13
13	14
14	15
15	16
16	17
17	18
18	19
19	20
20	21
21	22
22	23
23	24
24	25
25	26
26	27
27	28
28	29
29	30
30	31
31	32
32	33
33	34
34	35
Supprimé	36
35	37

---

<i>Numéro actuel de l'article (annexe I du présent document)</i>	<i>Ancien numéro de l'article (A/CN.9/645)</i>
36	38
37	39
38	40
39	41
40	42
41	43
42	44
43	45
44	46
45	47
46	48
47	49
48	50
49	51
50	52
51	53
52	54
53	55
54	56
55	57
56	58
57	59
58	60
59	61
60	62
61	63
62	64
63	65
64	66
65	67
66	68
67	69
68	70
69	71
70	72
71	73
72	74
73	75
74	76
75	77
76	78
77	79
78	80
79	81
80	82

<i>Numéro actuel de l'article (annexe I du présent document)</i>	<i>Ancien numéro de l'article (A/CN.9/645)</i>
81	83
82	84
83	85
84	86
85	87
86	88
87	89
88	90
89	91
90	92
91	93
92	94
93	95
94	96
95	97
96	98

## Annexe II

### **Lettre datée du 5 juin 2008 adressée aux représentants à la quarante et unième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international par le Ministre néerlandais des transports, le Maire de Rotterdam et le Conseil exécutif de l'Autorité portuaire de Rotterdam<sup>a</sup>**

Au terme d'efforts considérables déployés pendant de nombreuses années par le Groupe de travail III, le texte de la nouvelle Convention sur le transport de marchandises par mer devrait être finalisé et approuvé pendant la présente session de la CNUDCI. Beaucoup d'entre vous vont très probablement pousser un soupir de soulagement tout en espérant que leurs efforts auront contribué à l'unification et la modernisation du droit maritime dans l'intérêt de toutes les parties intéressées par le commerce et le transport internationaux.

Les Pays-Bas et nombre des parties représentant ses principaux intérêts maritimes, notamment la municipalité et le port de Rotterdam, ont accueilli avec beaucoup d'intérêt l'initiative de la CNUDCI et ont pleinement appuyé les travaux menés par l'ensemble des délégations participantes au cours de toutes ces années. Alors que cette entreprise touche bientôt à sa fin, les soussignés, le Ministre néerlandais des transports, le Maire de Rotterdam et le Conseil exécutif de l'Autorité portuaire de Rotterdam, seraient heureux de vous inviter à participer à une manifestation organisée au port de Rotterdam pour célébrer l'adoption de la Convention. Si l'Assemblée générale des Nations Unies accepte cette proposition, une cérémonie de signature pourrait être organisée dans le cadre de cette manifestation.

Le programme préliminaire pourrait être le suivant:

- Lundi 14 septembre 2009

Séminaire organisé sous les auspices de la CNUDCI et du CMI, dans le cadre duquel des personnalités du monde entier aborderaient des questions liées à la Convention.

- Mardi 15 septembre 2009

Cette journée pourrait être essentiellement consacrée à la visite du port et à d'autres questions pratiques, selon qu'il convient.

- Mercredi 16 septembre 2009

L'Assemblée générale des Nations Unies pourrait tenir une session extraordinaire au cours de laquelle les délégués auraient l'occasion de s'exprimer sur l'avenir de la Convention, y compris sur sa possible signature formelle. À l'issue de cette session, le Secrétaire de la CNUDCI pourrait s'adresser à la presse.

Les négociations menées avec les propriétaires du célèbre paquebot SS Rotterdam, qui assurait autrefois la liaison entre la Hollande et l'Amérique, en vue d'organiser une grande partie des festivités à bord de ce paquebot, en sont à un stade avancé.

---

<sup>a</sup> Traduction d'une lettre transmise telle qu'elle a été reçue.

Nous serions très heureux si vous acceptiez notre invitation. Soyez assurés que nous ferons tout notre possible pour vous accueillir pendant ces trois jours compte tenu des efforts considérables et difficiles déployés ces dernières années aux fins de la Convention.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, les assurances de notre très haute considération.

Le Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux

*(Signé)*

Camiel Eurlings

Le Maire de Rotterdam

*(Signé)*

Ivo Opstelten

Le Conseil exécutif de l'Autorité portuaire de Rotterdam

*(Signé)*

Hans Smits

## Annexe III

### Liste des documents dont la Commission était saisie à sa quarante et unième session

<i>Cote</i>	<i>Titre ou description</i>
A/CN.9/640	Rapport du Groupe de travail I (Passation de marchés) sur les travaux de sa douzième session (Vienne, 3-7 septembre 2007)
A/CN.9/641	Rapport du Groupe de travail sur l'arbitrage et la conciliation sur les travaux de sa quarante-septième session (Vienne, 10-14 septembre 2007)
A/CN.9/642	Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa vingtième session (Vienne, 15-25 octobre 2007)
A/CN.9/643	Rapport du Groupe de travail V (Droit de l'insolvabilité) sur les travaux de sa trente-troisième session (Vienne, 5-9 novembre 2007)
A/CN.9/644	Ordre du jour provisoire annoté et calendrier de la quarante et unième session
A/CN.9/645	Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa vingt et unième session (Vienne, 14-25 janvier 2008)
A/CN.9/646	Rapport du Groupe de travail sur l'arbitrage et la conciliation sur les travaux de sa quarante-huitième session (New York, 4-8 février 2008)
A/CN.9/647	Rapport du Groupe de travail V (Droit de l'insolvabilité) sur les travaux de sa trente-quatrième session (New York, 3-7 mars 2008)
A/CN.9/648	Rapport du Groupe de travail I (Passation de marchés) sur les travaux de sa treizième session (New York, 7-11 avril 2008)
A/CN.9/649	Rapport du Groupe de travail VI (Sûretés de marchés) sur les travaux de sa treizième session (New York, 19-23 mai 2008)
A/CN.9/650	Bibliographie des écrits récents ayant trait aux travaux de la CNUDCI
A/CN.9/651	État des conventions et des lois types. Note du Secrétariat
A/CN.9/652	Coopération et assistance techniques. Note du Secrétariat
A/CN.9/653	Règlement intérieur et méthodes de travail de la CNUDCI. Note du Secrétariat
A/CN.9/654	Facilitation de la coopération, de la communication directe et de la coordination dans les procédures d'insolvabilité internationale. Note du Secrétariat
A/CN.9/655	Travaux futurs possibles dans le domaine du commerce électronique: Aspects juridiques de la création et du fonctionnement des guichets uniques dans le commerce international. Note du Secrétariat
A/CN.9/656 et Add.1	Rapport sur l'enquête relative à l'application dans la législation de la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (New York, 1958). Note du Secrétariat
A/CN.9/657 et Add.1	Activités actuelles des organisations internationales en matière d'harmonisation et d'unification du droit commercial international. Note du Secrétariat
A/CN.9/657/Add.2	Activités actuelles des organisations internationales en matière d'harmonisation et d'unification du droit des marchés publics. Note du Secrétariat

<i>Cote</i>	<i>Titre ou description</i>
A/CN.9/658 et Add.1 à 14	Projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer: Compilation des commentaires des gouvernements et des organisations intergouvernementales
A/CN.9/659 et Add.1 et 2	Indicateurs de fraude commerciale (A/CN.9/624, A/CN.9/624/Add.1 et A/CN.9/624/Add.2): Compilation des commentaires reçus de gouvernements et d'organisations internationales
A/CN.9/660 et Add.1 à 5	Règlement intérieur et méthodes de travail de la CNUDCI: Compilation des commentaires reçus de gouvernements. Note du Secrétariat
A/CN.9/661 et Add.1 à 3	Règlement des litiges commerciaux: Recommandation relative à l'interprétation des articles II-2 et VII-1 de la Convention de New York de 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères ("Convention de New York"): Compilation des commentaires reçus des gouvernements. Note du Secrétariat
A/CN.9/662	Règlement des litiges commerciaux — Révision du règlement d'arbitrage de la CNUDCI — Observations du Gouvernement canadien. Note du Secrétariat
A/63/6 (Prog. 6)	Projet de cadre stratégique pour la période 2010-2011. Deuxième volet: plan programme biennal, Programme 6, Affaires juridiques
A/CN.9/XLI/CRP.3	Note du secrétariat transmettant une lettre datée du 5 juin 2008 adressée aux représentants à la quarante et unième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international par le Ministre néerlandais des transports, le Maire de Rotterdam et le Conseil exécutif de l'Autorité portuaire de Rotterdam.