

**CONVENTION
DES NATIONS UNIES
SUR LA RESPONSABILITÉ
DES EXPLOITANTS DE
TERMINAUX DE TRANSPORT
DANS LE COMMERCE
INTERNATIONAL**



NATIONS UNIES

1994

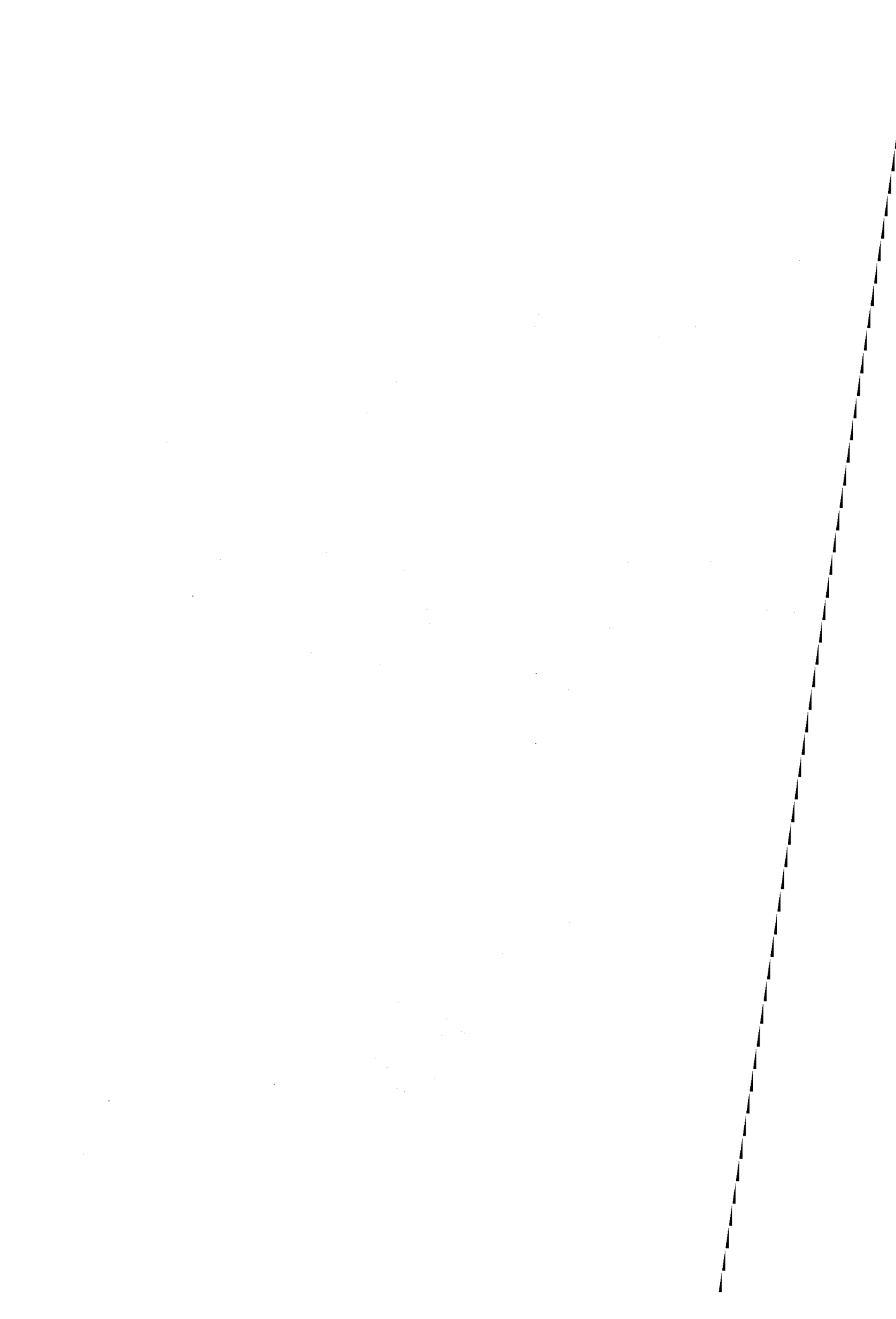


TABLE DES MATIÈRES

| | <i>Pages</i> |
|---|--------------|
| CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL | 1 |
| Article 1 ^{er} . Définitions | 1 |
| Article 2. Champ d'application | 2 |
| Article 3. Durée de la responsabilité | 2 |
| Article 4. Emission d'un document | 3 |
| Article 5. Fondement de la responsabilité | 3 |
| Article 6. Limites de la responsabilité | 4 |
| Article 7. Recours judiciaires | 5 |
| Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité | 5 |
| Article 9. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses . | 5 |
| Article 10. Sûreté portant sur les marchandises | 6 |
| Article 11. Avis de perte, de dommage ou de retard | 7 |
| Article 12. Prescription des actions | 7 |
| Article 13. Clauses contractuelles | 8 |
| Article 14. Interprétation de la Convention | 8 |
| Article 15. Conventions internationales de transport | 8 |
| Article 16. Unité de compte | 9 |
| <i>Clauses finales</i> | |
| Article 17. Dépositaire | 9 |
| Article 18. Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion .. | 9 |
| Article 19. Application aux unités territoriales | 10 |
| Article 20. Effet des déclarations | 10 |
| Article 21. Réserves | 11 |
| Article 22. Entrée en vigueur | 11 |
| Article 23. Révision et amendements | 11 |
| Article 24. Révision des limites de responsabilité | 11 |
| Article 25. Dénonciation | 13 |
| NOTE EXPLICATIVE DU SECRÉTARIAT DE LA CNUDCI RELATIVE A LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LA RESPONSABILITÉ DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL | |
| A. Principes sous-jacents à la Convention | 14 |
| 1. Nécessité de règles de responsabilité impératives | 14 |
| 2. Lacunes dans les régimes de responsabilité laissées par les conventions internationales | 15 |

| | <i>Pages</i> |
|---|--------------|
| 3. Nécessité d'une harmonisation et d'une modernisation | 15 |
| 4. Conséquences et avantages de la Convention | 16 |
| B. Travaux préparatoires | 17 |
| C. Principales caractéristiques de la Convention | 18 |
| 1. Définitions | 18 |
| 2. Durée de la responsabilité | 19 |
| 3. Emission d'un document | 20 |
| 4. Fondement de la responsabilité | 20 |
| 5. Limites de la responsabilité | 21 |
| 6. Recours judiciaires | 22 |
| 7. Déchéance du droit de limiter la responsabilité | 22 |
| 8. Sûretés portant sur les marchandises | 22 |
| 9. Prescription des actions | 22 |
| 10. Clauses finales | 23 |

Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international

(A/CONF.152/13 annexe)

PRÉAMBULE

LES ÉTATS CONTRACTANTS :

RÉAFFIRMANT LEUR CONVICTION que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, notamment ceux auxquels se heurtent les pays en développement, contribueraient de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les Etats, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'à l'élimination de la discrimination dans le commerce international et, partant, au bien-être de tous les peuples,

CONSIDÉRANT les problèmes créés par les incertitudes existant quant au régime juridique applicable aux marchandises faisant l'objet d'un transport international lorsqu'elles ne sont pas sous la garde des transporteurs ou des chargeurs mais sous celle des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international,

SOUHAITANT faciliter la circulation des marchandises en établissant des règles uniformes concernant la responsabilité pour les pertes, les dommages et les retards affectant ces marchandises lorsqu'elles sont sous la garde des exploitants de terminaux de transport et ne sont pas régies par le droit des transports découlant des conventions applicables aux divers modes de transport,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article premier. — Définitions

Dans la présente Convention :

a) Les termes "exploitant de terminal de transport" ("l'exploitant") désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue

d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport;

b) Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant;

c) Les termes "transport international" désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;

d) Les termes "services relatifs au transport" couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage;

e) Le terme "avis" désigne tout avis donné sous une forme constatant les informations qui y figurent;

f) Le terme "demande" désigne toute demande faite sous une forme constatant les informations qui y figurent.

Article 2. — Champ d'application

1. La présente Convention s'applique aux services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

a) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans un Etat partie, ou

b) Quand les services relatifs au transport sont exécutés dans un Etat partie, ou

c) Quand, en application des règles du droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat partie.

2. Si l'exploitant a plus d'un établissement, l'établissement à prendre en considération est celui qui a la relation la plus étroite avec les services relatifs au transport considérés dans leur ensemble.

3. Si l'exploitant n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle en tient lieu.

Article 3. — Durée de la responsabilité

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

Article 4. — Emission d'un document

1. L'exploitant peut, et sur la demande du client, il doit, à son propre choix et dans un délai raisonnable :

a) Soit accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises;

b) Soit émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas *a* et *b* du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption ne joue pas si les services exécutés par l'exploitant se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Les documents visés au paragraphe 1 peuvent être émis sous toute forme constatant les informations qui y figurent. Lorsque le client et l'exploitant sont convenus de communiquer électroniquement, ces documents peuvent être remplacés par un message d'échange de données informatiques équivalent.

4. La signature visée au paragraphe 1 peut être une signature manuscrite ou un fac-similé, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen.

Article 5. — Fondement de la responsabilité

1. L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises telle que celle-ci est définie à l'article 3, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées d'eux pour éviter ledit événement et ses conséquences.

2. Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette carence a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette carence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite carence.

3. Il y a retard dans la remise des marchandises lorsque l'exploitant ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.

4. Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de trente jours consécutifs suivant la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les trente jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit.

Article 6. — Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;

b) Cependant, si les marchandises sont remises à l'exploitant immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont ou doivent être remises par l'exploitant en vue d'un tel transport, sa responsabilité pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aux fins du présent paragraphe, le transport par mer ou par voie d'eau intérieure comprend l'enlèvement et la livraison dans le port;

c) Lorsque les pertes ou les dommages subis par une partie des marchandises affectent la valeur d'une autre partie des marchandises, le poids total des marchandises perdues ou endommagées et des marchandises dont la valeur a été affectée est pris en considération pour le calcul de la limite de responsabilité.

2. La responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises.

3. En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.

4. L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

Article 7. — Recours judiciaires

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'exploitant pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant, ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'ils prouvent avoir agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles ils ont été engagés par l'exploitant, sont habilités à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par l'exploitant et tout préposé ou mandataire ou toute personne visés au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8. — Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'exploitant ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire de l'exploitant ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9. — Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Si des marchandises dangereuses sont remises à l'exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et

si, au moment où il les prend en garde, l'exploitant n'a pas connaissance d'une autre manière de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes ou pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions; et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses.

Article 10. — Sûreté portant sur les marchandises

1. L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécutés en ce qui concerne les marchandises pendant ou après la période durant laquelle il en est responsable. Toutefois, rien dans la présente Convention ne porte atteinte à la validité de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises conclu conformément à la loi applicable.

2. L'exploitant ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'exploitant a son établissement.

3. L'exploitant a la faculté, dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises sur lesquelles il a exercé son droit de rétention conformément aux dispositions du présent article, de vendre tout ou partie des marchandises afin d'obtenir les sommes nécessaires à la satisfaction de sa créance. Cette faculté ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'exploitant nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage.

4. Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards conformément à la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises.

Article 11. — Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné à l'exploitant au plus tard le troisième jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été remises par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document émis par lui en application de l'alinéa 1 b de l'article 4 ou, si aucun document n'a été émis, avoir été remises en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné à l'exploitant dans un délai de quinze jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de soixante jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

3. Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant, le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter et inventorier les marchandises.

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises si un avis n'a pas été donné à l'exploitant dans les vingt et un jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

Article 12. — Prescription des actions

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

2. Le délai de prescription court :

a) A partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition; ou

b) En cas de perte totale des marchandises, soit le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'exploitant indiquant que les marchandises sont perdues, soit, si celui-ci est antérieur, le jour où l'ayant droit peut les considérer comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.
4. L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par un avis adressé au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par un ou plusieurs autres avis.
5. Une action récursoire peut être exercée par le transporteur ou une autre personne contre l'exploitant même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents pourvu qu'elle soit exercée dans un délai de quatre-vingt-dix jours après que le transporteur ou cette autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action et sous réserve que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action a été engagée contre le transporteur ou cette autre personne qui peut entraîner une action récursoire contre l'exploitant.

Article 13. — Clauses contractuelles

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant, ou dans tout document signé ou émis par l'exploitant en application de l'article 4, est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge, directement ou indirectement, aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

Article 14. — Interprétation de la 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.

Article 15. — Conventions internationales de transport

La présente Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises.

Article 16. — Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont exprimés dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses opérations et transactions. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe précédent doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul.

CLAUSES FINALES

Article 17. — Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de la présente Convention.

Article 18. — Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention sera ouverte à la signature à la séance de clôture de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international et restera ouverte à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au 30 avril 1992.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats non signataires à partir de la date à laquelle elle sera ouverte à la signature.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 19. — Application aux unités territoriales

1. Tout Etat qui comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, 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 seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment remplacer cette déclaration par une nouvelle déclaration.
2. Ces déclarations désigneront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. 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 Etat partie, mais non pas à toutes, la présente Convention n'est applicable qu'à condition :
 - a) Que les services relatifs au transport soient exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique;
 - b) Ou que les services relatifs au transport soient exécutés dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique;
 - c) Ou que les services relatifs au transport soient régis, selon les règles du droit international privé, par la législation en vigueur dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.
4. Si un Etat ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.

Article 20. — Effet des déclarations

1. Les déclarations faites en vertu des dispositions de l'article 19 lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
2. Les déclarations et la confirmation des déclarations seront faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.
3. Les déclarations prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant. Cependant, les déclarations dont le dépositaire aura reçu notification formelle après cette date prendront effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de leur réception par le dépositaire.
4. Tout Etat qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au

dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 21. — Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 22. — 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 cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du cinquième 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 Etat.
3. Chaque Etat partie appliquera les dispositions de la présente Convention aux services relatifs au transport concernant des marchandises prises en garde par l'exploitant à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 23. — Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats parties à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats 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 24. — Révision des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats parties, le dépositaire réunit une commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 6.
2. Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après qu'elle aura été ouverte à la signature, le dépositaire convoquera une réunion de la Commission dans l'année suivant l'entrée en vigueur.

3. La réunion de la Commission se tiendra en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

4. Pour déterminer si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, on tiendra compte des critères ci-après, déterminés sur une base internationale, et de tout autre critère jugé applicable :

a) La mesure dans laquelle les limites de responsabilité d'une convention internationale relative aux transports ont été modifiées;

b) La valeur des marchandises manipulées par les exploitants;

c) Les coûts des services relatifs au transport;

d) Les primes d'assurance, en particulier l'assurance sur facultés, l'assurance responsabilité de l'exploitant et l'assurance couvrant les accidents du travail;

e) Le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise de marchandises; et

f) Le coût de l'électricité, du carburant et des fournitures similaires.

5. Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

6. Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

7. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 5 est notifiée par le dépositaire à tous les Etats contractants. La modification est réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Etats qui étaient parties au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entrera en vigueur pour tous les Etats parties dix-huit mois après son acceptation.

8. L'Etat partie qui n'a pas accepté une modification est néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prend effet lorsque la modification entre en vigueur.

9. Lorsqu'une modification a été adoptée conformément au paragraphe 5 mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'est pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai est lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. L'Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai est lié par toute modification acceptée conformément au paragraphe 7.

10. La limite de responsabilité applicable est celle qui, conformément aux dispositions des paragraphes précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard.

Article 25. — Dénonciation

1. Tout Etat partie peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 8 de l'article 24, 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.

FAIT à Vienne, le dix-neuf avril mil neuf cent quatre-vingt-onze, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

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

**Note explicative du secrétariat de la CNUDCI relative
à la Convention des Nations Unies sur la responsabilité
des exploitants de terminaux de transport
dans le commerce international***

1. La Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international a été adoptée le 17 avril 1991 et a été ouverte à la signature le 19 avril 1991 par une conférence diplomatique universelle tenue à Vienne (Autriche). Elle s'inspire d'un texte établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et d'un avant-projet antérieur de convention élaboré par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT).

2. La Convention établit un régime juridique uniforme concernant la responsabilité d'un exploitant de terminal de transport ("exploitant de terminal" ou "exploitant") en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ainsi que de retard dans la remise desdites marchandises. Les exploitants de terminaux sont des entreprises commerciales qui manutentionnent des marchandises avant, pendant ou après le transport de ces marchandises. Leurs services peuvent être loués par l'expéditeur, le transporteur ou le destinataire. En général, un exploitant s'acquitte de l'une ou de plusieurs des opérations suivantes relatives au transport : chargement, déchargement, stockage, arrimage, trimmage, fardage et accorage. Dans la pratique, ces entreprises sont désignées par des termes divers, tels que : entrepôt, dépôt, stockage, terminal, port, stevedores, entreprises de dockers, gare de chemin de fer, ou terminal de fret aérien. L'applicabilité de la Convention est déterminée en fonction des services relatifs au transport exécutés par ces entreprises, quel qu'en soit le nom ou la désignation.

A. Principes sous-jacents à la Convention

1. Nécessité de règles de responsabilité impératives

3. Dans de nombreuses lois nationales, les parties sont en principe libres de régler par la voie contractuelle la responsabilité des exploitants de terminaux. De nombreux exploitants tirent avantage de cette liberté et incluent dans leurs conditions contractuelles générales des dispositions qui limitent considérablement leur responsabilité concernant les marchandises. Dans certaines lois nationales, la liberté des exploitants de terminaux de limiter leur responsabilité est soumise à des restrictions impératives.

*La présente note a été établie par le secrétariat de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) à des fins d'information. Il ne s'agit pas d'un commentaire officiel de la Convention.

4. Les limites de responsabilité figurant dans les conditions contractuelles générales restreignent, par exemple, le degré de diligence dû par l'exploitant, excluent ou limitent la responsabilité des actions des employés ou mandataires de l'exploitant, imposent aux demandeurs la charge de la preuve des faits établissant la responsabilité de l'exploitant, stipulent de courts délais de prescription pour les actions contre l'exploitant, et fixent des plafonds d'indemnisation très bas. Ces plafonds sont souvent si bas que, pour la plupart des types de marchandises, les dommages-intérêts récupérables représentent une faible fraction des dommages réels.

5. Des limites et exonérations de responsabilité aussi nombreuses suscitent de graves préoccupations. On considère en principe qu'il n'est pas souhaitable de transférer le risque de perte ou d'endommagement de l'exploitant de terminal, qui est le mieux placé pour assurer la protection des marchandises, au chargeur, qui a une influence limitée sur les causes de la perte ou des dommages. Il est probable que, sur une longue période, l'ampleur des exonérations et limites de responsabilité désincite les exploitants de terminaux à rester constamment attentifs à des méthodes de travail conçues pour éviter la perte ou l'endommagement de marchandises. En outre, comme le chargeur a un accès limité aux informations concernant l'origine des dommages, le fait de lui imposer la charge de prouver les faits établissant la responsabilité de l'exploitant paraît constituer un obstacle indû à l'obtention de dommages-intérêts.

6. Ces préoccupations peuvent devenir plus sérieuses encore lorsque les services relatifs aux transports pour un itinéraire particulier sont fournis par un seul exploitant ou par un nombre limité d'exploitants.

2. Lacunes dans les régimes de responsabilité laissées par les conventions internationales

7. Lorsque l'expéditeur remet des marchandises à transporter à un exploitant de terminal, la responsabilité du transporteur n'est pas encore nécessairement engagée; au point de destination, cette responsabilité peut prendre fin au moment où le transporteur remet les marchandises à un exploitant de terminal, c'est-à-dire en général avant que les marchandises soient remises au destinataire ou au transporteur suivant. Si la responsabilité du transporteur est, dans une large mesure, soumise à des règles harmonisées et impératives, du fait de diverses conventions sur les transports, il peut exister des périodes pendant lesquelles les marchandises en transit ne sont pas soumises à un régime impératif. Les conséquences négatives de ces lacunes dans le régime de responsabilité sont graves car, d'après les statistiques, les cas les plus fréquents de perte ou d'endommagement de marchandises se produisent, non pendant le transport lui-même, mais avant ou après, pendant les opérations qui lui sont liées.

3. Nécessité d'une harmonisation et d'une modernisation

8. Les règles qui, dans les systèmes juridiques nationaux, régissent la responsabilité des exploitants de terminaux sont très variables, à la fois par leur source et par leur contenu. Elles peuvent figurer dans des codes civils ou commerciaux ou dans d'autres recueils de lois régissant le dépôt de marchandises. Pour ce qui est de la norme de responsabilité, l'exploitant de terminal est, dans certains systèmes juridiques, strictement responsable des marchandises, et il ne peut être exonéré que si certains faits exonératoires limités sont établis. Dans d'autres systèmes, il est

responsable en cas de négligence, c'est-à-dire s'il n'a pas exercé une diligence raisonnable. Il existe d'autres différences au sujet de la charge de la preuve des faits établissant la responsabilité de l'exploitant. Dans de nombreux systèmes juridiques, un degré limité de certitude de la preuve avancée par le demandeur suffit à établir une présomption de responsabilité de l'exploitant, et c'est alors à ce dernier d'apporter la preuve de faits exonérateurs. Il y a toutefois aussi des systèmes dans lesquels c'est au demandeur de prouver les faits établissant la responsabilité de l'exploitant. Il existe également des disparités en ce qui concerne le plafond d'indemnisation. Dans certains systèmes juridiques, la responsabilité financière de l'exploitant est illimitée, tandis que dans d'autres des limites sont fixées. Il y a encore des différences au sujet du délai de prescription qui, dans certains systèmes juridiques, peut être très long. Outre ces disparités, la situation se trouve parfois compliquée par le fait que dans certains systèmes juridiques les exploitants sont soumis à des règles de responsabilité différentes suivant la nature des services rendus. Par exemple, le stockage des marchandises dans l'entrepôt d'un exploitant et le chargement des marchandises dans la cale d'un navire peuvent être soumis à des ensembles différents de règles.

9. Une telle disparité des lois pose des problèmes, en particulier aux transporteurs et aux autres utilisateurs de services relatifs au transport qui sont en contact avec des exploitants de terminaux dans différents pays.

10. En outre, de nombreuses lois nationales ne sont pas adaptées aux pratiques modernes en vigueur dans les terminaux de transport. Par exemple, certaines ne prennent pas en compte l'utilisation de conteneurs ni les techniques de communication informatisées ou ne traitent pas de façon satisfaisante la question des marchandises dangereuses.

4. Conséquences et avantages de la Convention

11. La Convention a été préparée afin d'éliminer ou de réduire les insuffisances ci-dessus des régimes juridiques applicables au transport international de marchandises. Les solutions adoptées tiennent compte des intérêts légitimes des chargeurs, des transporteurs et des exploitants des terminaux.

12. La Convention sert les intérêts des chargeurs en ce qu'elle fournit un régime juridique certain et équilibré pour l'obtention d'un dédommagement de la part de l'exploitant. Cela est important pour le chargeur en particulier lorsque les marchandises sont endommagées ou perdues par l'exploitant avant que le transporteur en devienne responsable ou après qu'il a cessé d'en être responsable. En pareil cas, où l'exploitant de terminal est normalement la seule personne à laquelle un dédommagement peut être demandé, les règles nationales de responsabilités non impératives peuvent offrir une possibilité limitée au chargeur d'obtenir un tel dédommagement dudit exploitant.

13. La Convention sert également les intérêts du transporteur lorsque les marchandises sont endommagées par l'exploitant de terminal pendant la période au cours de laquelle le transporteur est responsable des marchandises. En pareil cas, où le transporteur est souvent responsable envers le chargeur en vertu d'un régime impératif, il pourra fonder son action récursoire contre l'exploitant de terminal sur le régime impératif de la Convention.

14. L'amélioration et l'harmonisation des règles de responsabilité qu'apporte la Convention servent également les intérêts des exploitants de terminaux. La Convention fournit un régime juridique moderne adapté aux pratiques qui se développent dans les opérations des terminaux. Les règles relatives à la documentation sont libérales et harmonisées, et permettent à l'exploitant de recourir à l'échange de données informatisées (EDI). Parmi les autres règles présentant de l'intérêt pour l'exploitant de terminal, on mentionnera celles qui fixent des plafonds d'indemnisation assez bas et celles qui donnent à l'exploitant un droit de rétention sur les marchandises pour ses frais et réclamations.

B. Travaux préparatoires

15. La Convention tire son origine des travaux effectués par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) sur la question des contrats de dépôt et d'entrepôt, qui ont conduit à l'adoption en 1983, par le Conseil de direction d'UNIDROIT, de l'avant-projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international¹.

16. Par accord entre UNIDROIT et la CNUDCI, l'avant-projet de convention a été soumis à la CNUDCI en 1984 en vue de la préparation de règles uniformes sur la question. La CNUDCI a confié l'élaboration des règles uniformes à son Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux qui a consacré quatre sessions à cette tâche² et a recommandé l'adoption desdites règles sous la forme d'une convention. Le projet de convention a été communiqué à tous les Etats et aux organisations internationales intéressées pour commentaires. En 1989, après avoir apporté diverses modifications au texte³, la CNUDCI a adopté le projet de convention sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport dans le commerce international. L'Assemblée générale des Nations Unies, sur recommandation de la CNUDCI, a décidé de réunir une conférence diplomatique pour conclure une convention.

17. La Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international s'est tenue à Vienne (Autriche) du 2 au 19 avril 1991. Quarante-huit Etats y étaient représentés ainsi que des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales internationales intéressées par le sujet. Les participants ont examiné de façon approfondie toutes les questions, y compris les positions qui avaient été examinées et rejetées pendant les travaux préparatoires au sein de la CNUDCI. La Convention a été

¹L'avant-projet de convention et le rapport explicatif figurent dans le document suivant d'UNIDROIT : Etude XLIV — Doc. 24, Rome, septembre 1983.

²A/CN.9/260 (*Annuaire de la CNUDCI*, vol. XVI, 1985 [publication des Nations Unies, numéro de vente : F.87.V.4]); A/CN.9/275 (*Annuaire de la CNUDCI*, vol. XVII, 1986 [publication des Nations Unies, numéro de vente : F.88.V.4]); A/CN.9/287 (*Annuaire de la CNUDCI*, vol. XVIII, 1987 [publication des Nations Unies, numéro de vente : F.89.V.4]); et A/CN.9/298 (*Annuaire de la CNUDCI*, vol. XIX, 1988 [publication des Nations Unies, numéro de vente : F.89.V.8]).

³Les débats de la Commission sont reproduits dans le document A/44/17 (*Annuaire de la CNUDCI*, vol. XX, 1989 [publication des Nations Unies, numéro de vente : F.90.V.9]), par. 11 à 225.

adoptée le 17 avril 1991⁴. Au 30 avril 1992, date limite de signature de la Convention, celle-ci avait été signée par les Etats suivants : Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Mexique et Philippines.

C. Principales caractéristiques de la Convention

1. Définitions

18. Pour que la Convention s'applique, il faut que les services relatifs au transport soient exécutés par une personne entrant dans le champ de la définition de l'"exploitant d'un terminal de transport". L'exploitant d'un terminal de transport est défini à l'article 1 *a* comme "toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport".

19. "*Dans l'exercice de sa profession*". La Convention ne s'applique que si les services relatifs au transport constituent une activité commerciale. Cela ne signifie pas qu'un service relatif au transport particulier doit donner lieu à rémunération. Par exemple, dans certains terminaux, le stockage à court terme au point de destination peut être "à titre gracieux", les frais ne commençant à courir qu'après le deuxième ou le troisième jour.

20. "*Marchandises faisant l'objet d'un transport international*". Si les services relatifs au transport sont exécutés en ce qui concerne des marchandises faisant l'objet d'un transport intérieur, la Convention ne s'applique pas. Pour que l'on sache avec certitude quel est le régime applicable, l'article 1 *c* dispose que le point de départ et le point de destination doivent être "identifiés" comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant.

21. "*Services relatifs au transport*". La Convention fournit à l'article 1 *d* une liste non exhaustive des services qui entrent dans la catégorie des services relatifs au transport régis par la Convention. Les exemples donnés (stockage, entreposage, chargement, déchargement, arrimage, trimage, fardage et accorage) indiquent que ces services ne comprennent que la manutention physique des marchandises et non, par exemple, un processus industriel tel que le réemballage ou le nettoyage des marchandises, ou des services financiers ou commerciaux.

22. "*Zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation*". A un stade peu avancé des travaux préparatoires au sein du Groupe de travail de la CNUDCI, il avait été considéré que le projet de convention ne devrait s'appliquer que si la conservation des marchandises faisait partie des services de l'exploitant. Cette approche excluait, par exemple, les sociétés d'arrimage qui limitent leurs services au chargement et au déchargement de marchandises sans stocker elles-mêmes ces dernières. Afin d'exprimer plus clairement cette approche, le

⁴Les documents de la conférence diplomatique ont été réunis dans la publication des Nations Unies A/CONF.152/14.

Groupe de travail a inclus dans la définition le critère selon lequel l'exploitant devrait exécuter ses services "dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle il a un droit d'accès ou d'utilisation". Le champ d'application du projet de convention a par la suite été élargi pour inclure l'exécution de divers services relatifs au transport, même s'il n'y avait pas conservation de marchandises. Compte tenu de l'élargissement du champ d'application, le critère relatif à la zone dans laquelle les services sont exécutés a également une signification plus large. Il signifie, par exemple, que l'arrimage ou le trimmage des marchandises dans la cale d'un navire devrait être considéré comme un service exécuté dans une zone sur laquelle l'exploitant a un droit d'accès; une jetée sur laquelle l'exploitant déplace des marchandises et qui est utilisée par diverses entreprises serait une zone sur laquelle l'exploitant a un droit d'utilisation; l'entrepôt de l'exploitant serait une zone placée sous son contrôle.

23. *"Cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport"*. La Convention exclut de son champ d'application les cas où une personne exécute des services relatifs au transport alors qu'elle est responsable des marchandises en vertu des règles juridiques applicables au transport. Par exemple, si un transport particulier de marchandises par mer est soumis aux Règles de Hambourg et que le transporteur prend en garde les marchandises au port de chargement et les stocke jusqu'au commencement du voyage, ou les tient en garde pendant un certain temps au port de déchargement, ce sont les Règles de Hambourg, et non la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux, qui régiront la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises détenues par lui dans le port.

2. *Durée de la responsabilité*

24. L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition (art. 3). La notion "prendre les marchandises en garde" devrait être considérée à la lumière des types de services qu'un exploitant peut exécuter et compte tenu du fait qu'un exploitant peut exécuter les services alors qu'une autre personne, généralement un transporteur, est responsable des marchandises. Lorsque l'exploitant prend des marchandises afin de les placer dans un entrepôt, il devrait en avoir la charge à partir du moment où il les prend en garde ou exerce un contrôle sur elles. Toutefois, lorsque l'exploitant commence à manutentionner des marchandises en exécutant des services tels que le chargement, le déchargement, le stockage, l'arrimage, le fardage ou l'accorage, ces services peuvent être exécutés pendant que les marchandises sont "à la garde" du transporteur. Pendant l'exécution de ces services, on ne peut pas considérer que l'exploitant a assuré la garde ou a eu pleinement le contrôle des marchandises. On peut considérer dans de tels cas que la "prise en garde" des marchandises commence lorsque l'exploitant entre en contact physique avec les marchandises.

25. De même, le sens de l'expression "remise des marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison ou leur mise à sa disposition" dépend des situations. Si la "remise" consiste à sortir les marchandises de l'entrepôt de l'exploitant et à les mettre à la garde du transporteur ou du destinataire, le moment pertinent serait celui où l'exploitant renonce à sa garde ou au contrôle des marchandises. Si les services de l'exploitant étaient limités, par exemple, à l'arrimage, au trimmage, au fardage ou

à l'accoragage, qui sont souvent exécutés alors que les marchandises sont à la garde du transporteur, la durée de la responsabilité de l'exploitant se terminerait lorsque celui-ci achève de manutentionner les marchandises.

26. L'objet de l'expression "les remet à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison" est de permettre à l'exploitant de mettre fin à sa responsabilité en vertu de la Convention lorsqu'il s'est acquitté de toutes ses obligations, même si la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ne le fait pas. Pour qu'il soit mis fin à la responsabilité en vertu de la Convention, la mise des marchandises à la disposition de la personne habilitée doit s'effectuer conformément au contrat et aux usages applicables à la situation.

3. *Emission d'un document*

27. La Convention laisse en principe la possibilité à l'exploitant d'émettre ou de ne pas émettre un document dans lequel il accuse réception des marchandises (art. 4). Toutefois, si le client demande un tel document, l'opérateur doit l'émettre. Une telle solution est nécessaire afin de tenir compte des pratiques dans divers types d'opérations exécutées par les exploitants de terminaux. Par exemple, lorsque les opérations se limitent à l'accoragage de conteneurs, à l'arrimage ou au trimmage de cargaisons ou au fardage, il est généralement usuel de ne pas émettre de document. Lorsque les opérations comprennent l'entreposage, les exploitants émettent habituellement un document dans lequel ils accusent réception des marchandises.

28. La Convention dispose qu'un document peut être émis "sous toute forme constatant les informations qui y figurent". Elle indique aussi qu'une signature peut être une "signature manuscrite" ou un "fac-similé" ou une "authentification équivalente effectuée par tout autre moyen". Cette disposition n'est pas tempérée par une obligation selon laquelle un moyen d'authentification particulier doit être autorisé par le droit applicable. L'expression "authentification équivalente" doit être interprétée comme l'obligation de recourir à une méthode suffisamment fiable compte tenu des usages applicables à la situation.

29. La Convention fait mention en plusieurs endroits d'avis et de demandes (par. 1 de l'article 4; par. 3 et 4 de l'article 5; par. 4 de l'article 10; par. 1, 2 et 5 de l'article 11; par. 2, 4 et 5 de l'article 12). Les alinéas *e* et *f* de l'article premier spécifient que tout avis doit être donné et toute demande faite "sous une forme constatant les informations qui y figurent". L'objet de la disposition, qui est parallèle à la disposition relative à la forme d'un document émis par l'exploitant et s'inspire de formulations équivalentes dans plusieurs textes de lois internationaux, est de préciser, d'une part, qu'un avis ou une demande au titre de la Convention ne peut être valablement formulé oralement et, d'autre part, qu'un avis ou une demande peut être formulé sous la forme d'un document écrit ou être transmis par un échange de données informatisées (EDI). Puisqu'un tel échange exige que les deux parties utilisent un matériel approprié et compatible, le recours aux techniques de transmission électronique présupposent un accord préalable entre les parties.

4. *Fondement de la responsabilité*

30. La Convention traite de la responsabilité de l'exploitant en cas de préjudice résultant de la perte ou de l'endommagement des marchandises ainsi que du retard

dans la remise des marchandises (art. 5). La question de savoir si le concept de "perte" inclut les bénéfices perdus est régie par le droit applicable.

31. La responsabilité de l'exploitant en vertu de la Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie que, lorsqu'un demandeur a établi que la perte ou le dommage était survenu pendant la durée de la responsabilité de l'exploitant, on présume que ladite perte ou ledit dommage a été causé par la négligence de l'exploitant. L'exploitant peut être déchargé de sa responsabilité s'il prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires, ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter la perte ou le dommage.

32. Des réserves ont été exprimées au sujet du principe de la responsabilité présumée pour le motif que dans certains terminaux les personnes qui déposaient des marchandises pouvaient venir au terminal afin d'inspecter les marchandises, d'en prélever des échantillons ou de les montrer à des acheteurs potentiels et que, de ce fait, les exploitants de terminaux ne pouvaient exercer pleinement un contrôle sur les marchandises. Ces réserves n'ont pas été acceptées car il a été considéré que le fait d'imposer la charge de la preuve de la négligence au chargeur signifierait en pratique que ce dernier ne serait pas capable d'établir la responsabilité du préjudice résultant de chapardage, vol et mauvaise organisation du travail. En outre, il est raisonnable de penser que les exploitants devraient organiser une supervision appropriée des marchandises et que le principe de la responsabilité présumée était pour cela un bon stimulant.

5. Limites de la responsabilité

33. La Convention prévoit deux limites financières différentes pour la responsabilité de l'exploitant, selon le mode de transport auquel se rapportent ses opérations (art. 6 et 16). Les limites inférieures sont applicables aux opérations relatives au transport des marchandises par mer ou par voie d'eau intérieure, et les limites supérieures aux autres opérations; cette distinction tient compte du fait que les marchandises transportées par mer ou par voie d'eau intérieure tendent à avoir une moins grande valeur que celles qui font l'objet d'autres modes de transport. En outre, ces limites inférieures, qui sont proches des limites fixées dans les conventions relatives au transport des marchandises par mer ou par voie d'eau intérieure, visent à traiter les terminaux maritimes et les terminaux des voies d'eau intérieures de la même façon que les transporteurs par mer et les transporteurs par voie d'eau intérieure.

34. Les limites en cas de perte ou d'endommagement des marchandises sont fondées exclusivement sur le poids des marchandises. La Convention ne prévoit pas d'autres limites fondées sur le nombre de colis ou autres unités de chargement comme le font par exemple les Règles de Hambourg et les Règles de La Haye. Cela signifie que, plus les colis sont légers et petits, plus les limites de responsabilité de l'exploitant seront faibles par rapport à celles des transporteurs par mer. L'absence de limite par colis s'explique par la volonté d'éviter les difficultés d'interpréter les limites fondées sur le colis ou une autre unité de chargement.

35. La Convention ne prévoit pas de limite globale de responsabilité lorsque les dommages sont causés par un seul événement survenant à des marchandises

appartenant à un certain nombre de chargeurs différents. Par exemple, un incendie dans un terminal peut donner lieu à une responsabilité étendue de l'exploitant malgré la limite applicable à chaque demandeur. Une telle limite "catastrophique" n'a pas été adoptée car une limite unique serait probablement trop faible pour les grands terminaux et ne constituerait pas une limite réelle de la responsabilité pour les plus petits. Aucun critère satisfaisant n'a pu être trouvé pour établir des limites globales différentes suivant la taille du terminal. En outre, il a été considéré que l'assurance pouvait être une solution en cas de responsabilité résultant de tels événements catastrophiques.

6. Recours judiciaires

36. Les paragraphes 2 et 3 de l'article 7 traitent des exonérations et limites de responsabilité dont bénéficient les préposés ou mandataires de l'exploitant ou les entrepreneurs indépendants auxquels ce dernier fait appel. Les dispositions étendent simplement à ces personnes les exonérations et limites de responsabilité s'il existe un droit d'intenter une action contre eux en vertu du droit applicable.

37. La Convention n'aborde pas expressément la question de savoir si un accord entre l'exploitant et un client en vue d'accroître les limites de responsabilité ou de renoncer aux exonérations lie les préposés ou mandataires de l'exploitant ou les entrepreneurs indépendants dont ce dernier utilise les services.

7. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

38. L'exploitant perd le bénéfice des limites financières de responsabilité s'il est prouvé que lui-même ou bien ses préposés ou mandataires ont agi témérement, comme il est indiqué à l'article 8. L'exploitant ne perd pas le bénéfice des limites de responsabilité si un entrepreneur indépendant dont il utilise les services a agi de telle manière.

39. Lors de l'élaboration de la Convention, il a été proposé que l'exploitant ne devrait perdre le bénéfice des limites de responsabilité que si lui-même avait agi en faisant une faute caractérisée ou qu'il ne devrait pas perdre ce bénéfice si ses préposés ou mandataires avaient agi ainsi. L'opinion qui a prévalu, toutefois, a été que l'exploitant avait le devoir de superviser ses préposés ou mandataires et ne devrait pas supporter le risque de leurs actions téméraires.

8. Sûretés portant sur les marchandises

40. L'article 10, qui donne à l'exploitant un droit de rétention sur les marchandises en garantie de ses réclamations, ne confère pas lui-même le droit de vendre les marchandises retenues. Il n'est question de ce droit dans la Convention que dans la mesure où il existe en vertu de la loi de l'Etat où sont situées les marchandises retenues.

9. Prescription des actions

41. En prévoyant un délai de prescription de deux ans pour les actions engagées contre l'exploitant (art. 12), les rédacteurs de la Convention ont voulu éviter une situation dans laquelle il serait difficile ou impossible à un transporteur d'exercer une action récursoire contre l'exploitant. Cela serait le cas lorsque le transporteur est

poursuivi ou tenu responsable à l'approche ou à l'expiration du délai de prescription de deux ans. L'article 12-5 permet d'engager une action à l'encontre de l'exploitant, même après l'expiration du délai de prescription si l'action est exercée dans un délai de quatre-vingt-dix jours après que le transporteur a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action.

10. *Clauses finales*

42. Malgré les propositions tendant à permettre des réserves à la Convention, il a été décidé de ne pas autoriser de réserves (art. 21).

43. La volonté de voir la Convention entrer en vigueur prochainement est reflétée à l'article 22, selon lequel la Convention entrera en vigueur lorsque cinq Etats y auront adhéré.

Pour de plus amples informations sur la Convention, s'adresser au :

**Secrétariat de la CNUDCI
Centre international de Vienne
Boîte postale 500
A-1400 Vienne
Autriche**

**Télex : 135612
Télécopieur : (43-1) 237485
Téléphone : (43-1) 21131-4060**