

**CONVENTION
DES NATIONS UNIES
SUR LE TRANSPORT
DE MARCHANDISES PAR MER,
1978
(RÈGLES DE HAMBOURG)**

NATIONS UNIES



1998

La présente édition des “Règles de Hambourg” comprend la note explicative du secrétariat de la CNUDCI précédemment publiée sous la cote A/CN.9/306.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
PRÉAMBULE	1
PREMIÈRE PARTIE. DISPOSITIONS GÉNÉRALES	1
Article premier. Définitions	1
Article 2. Champ d'application	2
Article 3. Interprétation de la Convention	2
DEUXIÈME PARTIE. RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR	3
Article 4. Durée de la responsabilité	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. Marchandises en pontée	5
Article 10. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué	6
Article 11. Transport par transporteurs successifs	6
TROISIÈME PARTIE. RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR	7
Article 12. Règle générale	7
Article 13. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses	7
QUATRIÈME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT	8
Article 14. Émission du connaissement	8
Article 15. Contenu du connaissement	8
Article 16. Connaissement: réserves et force probante	9
Article 17. Garanties données par le chargeur	10
Article 18. Documents autres que les connaissements	10
CINQUIÈME PARTIE. DROITS ET ACTIONS	10
Article 19. Avis de perte, de dommage ou de retard	10
Article 20. Prescription des actions	11
Article 21. Compétence	12
Article 22. Arbitrage	13
SIXIÈME PARTIE. DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES	13
Article 23. Clauses contractuelles	13
Article 24. Avaries communes	14
Article 25. Autres conventions	14
Article 26. Unité de compte	15

SEPTIÈME PARTIE. CLAUSES FINALES	15
Article 27. Dépositaire	15
Article 28. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion	15
Article 29. Réserves	16
Article 30. Entrée en vigueur	16
Article 31. Dénonciation d'autres conventions	16
Article 32. Révision et amendements	17
Article 33. Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire	17
Article 34. Dénonciation	17
CONSENSUS ADOPTÉ PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER	18
NOTE DU SECRÉTARIAT DE LA CNUDCI RELATIVE À LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978 (HAMBOURG)	19
Introduction	19
A. Genèse des Règles de Hambourg	19
1. Les Règles de La Haye	19
2. Insatisfaction suscitée par le régime des Règles de La Haye	20
3. La révision du droit relatif au transport de marchandises par mer	20
B. Éléments essentiels des Règles de Hambourg	20
1. Champ d'application	20
2. Durée de la responsabilité	21
3. Fondement de la responsabilité du transporteur	21
4. Marchandises en pontée	22
5. Responsabilité en cas de retard	22
6. Limites pécuniaires de la responsabilité	23
7. Droits des préposés et mandataires du transporteur	23
8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité	23
9. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué; transport par transporteurs successifs	24
10. Responsabilité du chargeur	24
11. Documents de transport	24
12. Droits et actions	26
13. Dispositions diverses	26
C. Uniformité du droit	27

Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978

PRÉAMBULE

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer,

ONT DÉCIDÉ de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit:

PREMIÈRE PARTIE. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. – Définitions

Dans la présente Convention:

1. Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.
2. Les termes "transporteur substitué" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.
3. Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.
4. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
5. Le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants; 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 est fourni par le chargeur.
6. Les termes "contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.
7. Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.
8. L'expression "par écrit" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2. – Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux États différents lorsque:

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

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

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

d) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État contractant, ou

e) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

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

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

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

Article 3. – Interprétation de la Convention

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DEUXIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. – Durée de la responsabilité

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

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur:

- a) À partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains:
 - i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
 - ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;

- b) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison:
 - i) En remettant les marchandises au destinataire; ou
 - ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou
 - iii) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 5. – Fondement de la responsabilité

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

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

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable:
- i) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;
 - ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le

dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

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

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. – Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a et b du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe I du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après:

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

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

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

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

Article 7. – Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du

contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

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

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8. – Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement 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 du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9. – Marchandises en pontée

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

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

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

Article 10. – Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

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

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

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

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11. – Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

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

TROISIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. – Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence

du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13. – Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

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

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

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

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

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées; détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

QUATRIÈME PARTIE. – DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. – Émission du connaissement

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

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

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

Article 15. – Contenu du connaissement

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

- a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
- b) L'état apparent des marchandises;
- c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;
- d) Le nom du chargeur;
- e) Le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
- f) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
- g) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;
- h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;
- i) Le lieu d'émission du connaissement;
- j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;
- k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;
- m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
- n) La date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et
- o) La ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissement "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

Article 16. – Connaissement: réserves et force probante

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

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

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

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

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

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

Article 17. – Garanties données par le chargeur

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

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

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

pour mention au connaissance, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

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

Article 18. – Documents autres que les connaissances

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissance pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIÈME PARTIE. – DROITS ET ACTIONS

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

1. À moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

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

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après: celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 20. – Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer 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 à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

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

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21. – Compétence

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

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

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

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

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

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

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

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

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

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

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

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

Article 22. – Arbitrage

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

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette position à un détenteur de bonne foi du connaissement.

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

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

- i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou
- ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou
- iii) Le port de chargement ou le port de déchargement.

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

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

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

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

SIXIÈME PARTIE. – DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Article 23. – Clauses contractuelles

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

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

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

Article 24. – Avaries communes

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

2. À l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25. – Autres conventions

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

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des États parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. 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 soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires; ou

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

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

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

Article 26. – Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement 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.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à 12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant 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, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les États contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIÈME PARTIE. – CLAUSES FINALES

Article 27. – Dépositaire

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

Article 28. – Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.
2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.
3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29. – Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 30. – 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 les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 31. – Dénonciation d'autres conventions

1. Au moment où il deviendra État contractant à la présente Convention, tout État partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924), notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.
2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des États contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent mutatis mutandis aux États parties 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.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un État contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le protocole de 1968 pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux États contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

Article 32. – Révision et amendements

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 33. – Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des États contractants.

3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des États participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les États contractants pour acceptation et à tous les États signataires de la Convention pour information.

4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des États contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.

5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un État contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les États contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

6. 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 34. – Dénonciation

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.

FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, 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.

Consensus adopté par la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer

Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale la charge de la preuve incombe au transporteur, mais que, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle.

**Note du secrétariat de la CNUDCI
relative à la Convention des Nations Unies sur le transport
de marchandises par mer, 1978 (Hambourg)***

INTRODUCTION

1. La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg), (ci-après dénommée “Règles de Hambourg”) a été adoptée le 31 mars 1978 par une conférence diplomatique convoquée à Hambourg (République fédérale d’Allemagne) par l’Assemblée générale des Nations Unies. Le texte de la Convention est fondé sur un projet établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI).
2. Les Règles de Hambourg établissent un régime juridique uniforme régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires liés par un contrat de transport de marchandises par mer. Elles sont axées essentiellement sur la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises ou de retard dans leur livraison. Elles concernent aussi la responsabilité du chargeur pour préjudice subi par le transporteur et pour dommages subis par le navire ainsi que certaines obligations et responsabilités du chargeur concernant les marchandises dangereuses. D’autres dispositions des Règles de Hambourg portent sur les documents de transport émis par le transporteur, notamment les connaissements et les documents non négociables, et sur les droits et actions en vertu de la Convention.
3. La Convention est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 pour les 20 États suivants: Barbade, Botswana, Burkina Faso, Chili, Égypte, Guinée, Hongrie, Kenya, Lesotho, Liban, Malawi, Maroc, Nigéria, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie et Zambie. Au 1^{er} août 1994, deux autres États, l’Autriche et le Cameroun, étaient devenus parties à la Convention.

A. GENÈSE DES RÈGLES DE HAMBOURG

1. Les Règles de La Haye

4. Les Règles de La Haye résultent d’une volonté d’établir un régime juridique international moderne et uniforme applicable au transport des marchandises par mer. Le transport de marchandises par mer a pendant longtemps été, pour une grande part, soumis à un régime juridique axé sur la Convention internationale pour l’unification de certaines règles en matière de connaissement, adoptée le 25 août 1924 à Bruxelles et connue aussi sous le nom de “Règles de La Haye”.
5. Les Règles de La Haye établissent un régime juridique impératif couvrant la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises transportées sous connaissement. Elles couvrent la période comprise entre le moment où les marchandises sont chargées sur le navire et celui où elles en sont déchargées. Selon leurs dispositions, le transporteur est responsable des pertes ou dommages imputables au manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité, l’armer, l’équiper et l’approvisionner convenablement ou à en approprier et mettre en bon état les aires de stockage en vue du transport des marchandises. Cependant, les Règles de La Haye contiennent une longue énumération de cas d’exonération du transporteur. La plus importante est peut-être l’exonération en cas de pertes ou de dommages résultant d’une faute dans la navigation ou l’administration du navire.

*La présente note a été établie par le secrétariat de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) pour information seulement; il ne s’agit pas d’un commentaire officiel sur la Convention.

6. Les Règles de La Haye ont été modifiées deux fois depuis leur adoption, d'abord en 1968 (par le biais d'un protocole ci-après dénommé "Règles de Visby"), puis en 1979 (par le biais d'un protocole ci-après dénommé "Protocole additionnel de 1979"). Les modifications concernent essentiellement les limites pécuniaires de responsabilités mais ne visent ni le régime fondamental de responsabilité ni la répartition des risques prévus dans les Règles de La Haye.

2. Insatisfaction suscitée par le régime des Règles de La Haye

7. L'insatisfaction suscitée par le régime des Règles de La Haye a augmenté avec le temps. Elle était due en partie au sentiment que la répartition globale des responsabilités et des risques, qui favorisait largement le transporteur au détriment du chargeur, y était inéquitable. Plusieurs dispositions des Règles de La Haye ont été jugées ambiguës et obscures, ce qui, estimait-on, entraînait une hausse des coûts de transport et augmentait encore les risques supportés par les chargeurs. L'insatisfaction tenait aussi au sentiment qu'en raison de l'évolution des circonstances, des techniques et des pratiques en matière de transport maritime, de nombreux aspects des Règles de La Haye qui pouvaient être justifiés en 1924 n'étaient plus appropriés.

3. La révision du droit relatif au transport de marchandises par mer

8. La question de la révision du droit relatif au transport de marchandises par mer a été soulevée pour la première fois par la délégation du Chili à la première session de la CNUDCI en 1968. Peu après, l'Assemblée générale a recommandé que la CNUDCI envisage d'inscrire la question parmi les thèmes prioritaires de son programme de travail, ce que celle-ci a fait à sa deuxième session en 1969.

9. A peu près à la même époque, le droit relatif aux connaissements et au transport de marchandises par mer a été examiné par un groupe de travail de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Ce groupe de travail a conclu qu'il faudrait examiner et, s'il y avait lieu, réviser et développer les règles et pratiques concernant les connaissements, notamment celles qui découlaient des Règles de Hambourg et de ces mêmes règles modifiées par les Règles de Visby. Il a aussi jugé qu'il faudrait rédiger une nouvelle convention internationale. L'objectif serait de supprimer les obscurités et les ambiguïtés de la réglementation existante et d'équilibrer la répartition des responsabilités et des risques entre chargeur et transporteur. Le groupe de travail a recommandé que cette tâche soit effectuée par la CNUDCI, laquelle a décidé en 1971 de suivre cette recommandation.

10. En 1976, la CNUDCI avait mis au point et approuvé le texte d'un projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Par la suite, l'Assemblée générale a convoqué à Hambourg une conférence diplomatique qui a adopté les Règles de Hambourg en 1978.

B. ÉLÉMENTS ESSENTIELS DES RÈGLES DE HAMBOURG

1. Champ d'application

11. Afin d'assurer au niveau international l'uniformité du droit relatif au transport de marchandises par mer, on a donné aux Règles de Hambourg un champ d'application relativement large – sensiblement plus large que celui des Règles de La Haye. Les Règles de Hambourg s'appliquent à tous les contrats de transport de marchandises par mer entre deux États différents lorsque le port de chargement ou le port de déchargement prévu dans le contrat est situé dans un État contractant, lorsque les marchandises sont déchargées dans l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat et que ce port est situé dans un État contractant, ou lorsque le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat est émis dans un État contractant. Les Règles de Hambourg s'appliquent aussi lorsque le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport le prévoit. L'application des Règles ne dépend pas de la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

12. Les Règles de Hambourg ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Le connaissement émis en vertu d'un contrat d'affrètement y est cependant soumis pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

13. Il convient de noter qu'à la différence des Règles de La Haye, qui s'appliquent uniquement lorsqu'un connaissement est émis par le transporteur, les Règles de Hambourg régissent les droits et obligations des parties à un contrat de transport, qu'un connaissement ait ou non été émis. Cet aspect est de plus en plus important, parce que de plus en plus de marchandises sont transportées sous document de transport non négociable plutôt que sous connaissement.

2. Durée de la responsabilité

14. Les Règles de La Haye ne couvrent que la période allant du chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement. Elles ne couvrent pas les pertes ou dommages qui se produisent pendant que les marchandises sont sous la garde du transporteur avant le chargement ou après le déchargement.

15. Dans la pratique actuelle, il arrive souvent que les transporteurs aient et conservent la garde des marchandises au port avant et après le transport par mer proprement dit. On estime que la plupart des pertes et dommages subis par les marchandises se produisent au port. Afin que la responsabilité des pertes ou dommages soit assumée par la partie qui a les marchandises sous son contrôle et est donc la mieux à même de les protéger contre ces pertes ou dommages, les Règles de Hambourg s'appliquent à toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

3. Fondement de la responsabilité du transporteur

16. Le fondement de la responsabilité du transporteur en vertu des Règles de La Haye a été l'un des principaux sujets de préoccupation du mouvement de réforme qui a finalement débouché sur les Règles de Hambourg. Les Règles de La Haye disposent que le transporteur est responsable des pertes ou dommages dus au manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité, l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement ou à en approprier et mettre en bon état les aires de stockage en vue du transport de marchandises, mais l'exonèrent de cette responsabilité dans un grand nombre de cas. Ces dispositions sont fondées sur les clauses d'exonération qui apparaissaient fréquemment sur les connaissements lorsque les Règles de La Haye ont été adoptées au début des années 20. L'exonération la plus importante est peut-être l'exonération du transporteur en cas de pertes ou de dommages résultant d'une faute dans la navigation ou l'administration du navire, ce que l'on appelle l'exception de la "faute nautique". Par suite de ces exonérations, le chargeur supporte une part importante du risque de pertes ou dommages.

17. Ce régime de responsabilité, et en particulier l'exception de la faute nautique, était initialement justifié par l'incapacité dans laquelle se trouvait le propriétaire du navire de communiquer avec celui-ci et son équipage et d'exercer un contrôle réel sur eux lors de longs voyages par mer et par l'idée traditionnelle selon laquelle le voyage maritime était une aventure commune au transporteur et au propriétaire des marchandises. Cependant, les progrès réalisés en matière de communications et la réduction de la durée des voyages ont été tels que ces justifications ne peuvent plus être invoquées. Le régime de responsabilité dans le transport par mer n'a pas de parallèle dans le droit relatif aux autres modes de transport. Il est en outre jugé contraire à la fois au concept juridique général selon lequel une partie devrait être tenue de réparer les pertes ou dommages causés par sa propre faute ou celle de ses préposés ou mandataires et au concept économique selon lequel le risque de pertes devrait être supporté par la partie qui est à même de prendre des mesures pour les éviter.

18. Les Règles de Hambourg assurent une répartition plus équilibrée et plus équitable des risques et responsabilités entre transporteurs et chargeurs. La responsabilité est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Ceci veut dire que le transporteur est responsable si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou

mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Ce principe remplace l'énumération des obligations du transporteur et la longue liste des cas d'exonération de responsabilité du transporteur qui figurent dans les Règles de La Haye et élimine l'exonération de responsabilité en cas de pertes ou dommages imputables à une faute dans la navigation ou l'administration du navire. La responsabilité du transporteur en vertu des Règles de Hambourg correspond à celle imposée au transporteur dans les conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes de transport tels que la route et le rail.

4. Marchandises en pontée

19. Les marchandises transportées en pontée ont traditionnellement été exposées à de hauts risques de pertes ou de dommages dus aux éléments ou à d'autres causes. Par suite, les Règles de La Haye ne couvrent pas les marchandises qui sont transportées en pontée sur accord entre les parties, le transporteur pouvant ainsi rejeter toute responsabilité pour celles-ci. Cependant, l'évolution des techniques de transport et de conditionnement et en particulier la conteneurisation, ont rendu possible le transport des marchandises en pontée dans des conditions relativement sûres. Il est courant que des conteneurs soient mis en pontée sur les porte-conteneurs modernes.

20. Les Règles de Hambourg tiennent compte de cette évolution. Premièrement, elles autorisent expressément le transporteur à transporter des marchandises en pontée non seulement sur accord du chargeur, mais aussi lorsque ce transport est effectué conformément aux usages du commerce considéré ou est exigé par la réglementation en vigueur. Deuxièmement, elles disposent que le transporteur est responsable, sur la base de la faute ou de la négligence présumée, des pertes ou dommages subis par les marchandises qu'il est autorisé à transporter en pontée ou du retard dans leur livraison. S'il transporte des marchandises en pontée sans y être autorisé, il est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et ne peut rejeter cette responsabilité en prouvant que des mesures raisonnables ont été prises pour éviter les pertes, les dommages ou le retard.

5. Responsabilité en cas de retard

21. Jusqu'à une période récente, les voyages par mer comportaient des risques innombrables et échappant à tout contrôle qui entraînaient fréquemment des retards et des déroutements. Du fait de cette imprévisibilité, les Règles de La Haye ne couvrent pas la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison. Cependant, grâce aux techniques modernes de transport maritime, à la bonne couverture cartographique des océans et aux méthodes de navigation perfectionnées et efficaces, les voyages donnent moins lieu à des retards et ont un caractère plus prévisible. Les chargeurs en sont venus à compter que les transporteurs respecteraient leur engagement de livrer les marchandises dans un délai déterminé. Par suite, les Règles de Hambourg régissent la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison de la même manière que la responsabilité en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises, c'est-à-dire conformément au principe de la faute ou de la négligence présumée.

6. Limites pécuniaires de la responsabilité

22. Les Règles de Hambourg limitent la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. Le transporteur et le chargeur peuvent convenir de limites plus élevées, mais pas de limites moins élevées.

23. L'unité de compte est le droit de tirage spécial (DTS) tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international (FMI). Les Règles contiennent des dispositions détaillées concernant la façon dont les limites exprimées en unités de compte sont converties dans les monnaies nationales, des dispositions spéciales étant prévues pour certains États qui ne sont pas membres du FMI. Les limites de responsabilité fixées par les Règles de Hambourg sont de 25 % plus élevées que celles prévues dans le Protocole additionnel de 1979 qui utilise aussi le DTS comme unité de compte.

Dans les règles de La Haye et les Règles de Visby, les limites de responsabilité sont exprimées en unités de compte fondées sur la valeur d'une certaine quantité d'or. Les monnaies nationales n'ayant plus de valeur fixe par rapport à l'or, les valeurs de ces limites converties en monnaie nationale varient aussi.

24. Les Règles de Hambourg maintiennent le double système de limitation par colis et par poids établi dans les Règles de Visby. L'objectif de ce système est de tenir compte du fait que les rapports valeur/poids des marchandises transportées par mer diffèrent fortement selon qu'il s'agit par exemple de marchandises en vrac, de valeur relativement faible par rapport à leur poids, ou de machines lourdes et complexes ayant un rapport valeur/poids beaucoup plus élevé.

25. Selon le double système de limitation, la limite relativement basse de 2,5 unités de compte par kilogramme s'appliquerait aux marchandises non conditionnées transportées en vrac, tandis que la limite plus élevée de 835 unités de compte par colis s'appliquerait aux marchandises transportées sous forme de colis ou autres unités de chargement. Le poids seuil est de 334 kilogrammes : si un colis ou une unité de chargement a un poids inférieur, c'est la limite par colis qui s'applique; si le poids est supérieur, c'est la limite par kilogramme qui s'applique. Pour le calcul des limites de responsabilité, les colis ou unités de chargement placés dans un conteneur sont réputés être ceux énumérés dans le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport.

26. La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison des marchandises est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport.

27. Les Règles de Hambourg prévoient une procédure rapide pour réviser les limites de la responsabilité en cas de modification sensible de leur valeur réelle due à l'inflation par exemple.

7. Droits des préposés et mandataires du transporteur

28. S'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, le préposé ou mandataire du transporteur est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des Règles de Hambourg.

8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

29. Le transporteur perd le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de sa part commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement. Les préposés ou mandataires du transporteur qui agiraient de la sorte sont pareillement déchus de ce même droit.

9. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué; transport par transporteurs successifs

30. Le transporteur peut conclure un contrat de transport par mer avec un chargeur, mais confier la totalité ou une partie du transport à un autre transporteur. En pareil cas, le transporteur contractant fait souvent figurer dans le connaissement une clause l'exonérant de la responsabilité pour pertes ou dommages imputables au transporteur substitué. Les chargeurs se heurtent à des difficultés dans les systèmes juridiques qui acceptent ces clauses d'exonération parce qu'ils doivent alors demander réparation au transporteur substitué qui peut leur être inconnu, qui peut avoir effectivement limité ou dégagé sa responsabilité ou contre lequel il peut être impossible aux chargeurs d'intenter une action devant une juridiction compétente. Les Règles de La Haye ne traitent pas de la responsabilité du transporteur substitué.

31. Les Règles de Hambourg assurent dans de tels cas un équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs. Elles ne permettent au transporteur contractant de s'exonérer de la responsabilité des pertes, des dommages ou du retard imputables à un transporteur substitué que si le contrat de transport précise la partie du transport confiée au transporteur substitué et désigne nommément celui-ci. En outre, l'exonération n'a d'effet que si le chargeur peut engager une procédure judiciaire ou arbitrale contre le transporteur substitué devant des tribunaux compétents en vertu des Règles de Hambourg. Sinon, le transporteur contractant est responsable, pendant tout le temps que dure le transport, du préjudice résultant des pertes, dommages ou retards subis par les marchandises, y compris ceux imputables au transporteur substitué. Lorsque le transporteur contractant et le transporteur substitué sont l'un et l'autre responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

10. Responsabilité du chargeur

32. Selon les Règles de Hambourg, le chargeur n'est responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ou des dommages subis par le navire que si ce préjudice ou ces dommages résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

33. Des obligations particulières sont imposées au chargeur dans le cas de marchandises dangereuses. Il est tenu d'y apposer une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses et, lorsqu'il les remet au transporteur, d'informer celui-ci de leur caractère dangereux et, si besoin est, d'indiquer les précautions à prendre, faute de quoi le transporteur peut, dans certains cas, avoir droit à la réparation du préjudice qu'il a subi par suite du transport desdites marchandises. Le transporteur peut être autorisé à se débarrasser des marchandises dangereuses ou à les rendre inoffensives sans qu'il y ait matière à indemniser le chargeur si celui-ci ne s'acquitte pas de ses obligations concernant les marchandises ou si celles-ci deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens.

11. Documents de transport

a) Connaissements

34. Tant en vertu des Règles de La Haye que des Règles de Hambourg, le transporteur doit émettre un connaissance si le chargeur le demande. Cependant, les Règles de Hambourg tiennent compte des techniques modernes en disposant que la signature apposée sur le connaissance peut être manuscrite ou être portée par tout moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissance est émis.

35. Les Règles de Hambourg énumèrent les types d'indications à porter sur le connaissance. Il s'agit notamment de la nature générale des marchandises, du nombre de colis ou de pièces, du poids des marchandises ou de leur quantité et de leur état apparent. La liste est plus longue que dans les Règles de La Haye, des renseignements supplémentaires étant nécessaires pour appliquer le régime de responsabilité des Règles de Hambourg, qui est plus complet que celui des Règles de La Haye.

36. Selon les Règles de Hambourg, le défaut d'une des indications requises n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissance, ce qui résout une question qui n'est pas traitée dans les Règles de La Haye et qui l'est de manière disparate dans les systèmes juridiques nationaux.

37. En vertu tant des Règles de Hambourg que des Règles de La Haye, les indications portées sur le connaissance font foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont ainsi décrites. Les Règles de Hambourg et les Règles de Visby disposent en outre que la description des marchandises fait foi en faveur du tiers auquel le connaissance a été transmis, qui a agi de bonne foi en se fondant sur cette description. Selon les Règles de Hambourg, si le transporteur ne fait pas mention sur le connaissance de l'état apparent des marchandises, celles-ci sont réputées avoir été en bon état apparent, ce qui résout aussi une question laissée sans réponse claire dans les Règles de La Haye.

38. S'il sait ou a des raisons de soupçonner que les indications portées sur le connaissement qui concernent la nature générale des marchandises, le nombre de colis ou de pièces, le poids des marchandises ou leur quantité ne sont pas exactes ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur peut, selon les Règles de Hambourg, porter au connaissement une réserve précisant les inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants. En ce qui concerne ces indications, le connaissement ne vaut pas présomption sauf preuve contraire et n'a pas non plus force probante. Ces dispositions sont plus explicites que les dispositions comparables des Règles de La Haye.

39. Il arrive qu'un chargeur demande au transporteur d'émettre un connaissement "net" (sans réserves) alors même que le transporteur peut avoir des raisons de s'interroger sur l'exactitude des indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, peut ne pas disposer des moyens suffisants de contrôler ces indications ou peut avoir découvert des défauts quant à l'état des marchandises. En retour, le chargeur accepte d'indemniser le transporteur de tout préjudice qu'il pourrait subir pour avoir émis un connaissement sans réserves. Les Règles de Hambourg disposent qu'un tel accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur a l'intention de léser un tiers qui agit en se fondant sur la description des marchandises données au connaissement. Cependant, il est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

b) Autres documents de transport

40. Il est de plus en plus courant chez les transporteurs maritimes d'émettre des documents de transport non négociables, tels que des lettres de transport maritime, plutôt que des connaissements. Des documents non négociables sont utilisés depuis un certain temps dans certains commerces mais leur usage se répand dans d'autres. Les documents non négociables évitent certains problèmes qui se posent avec le connaissement, celui-ci pouvant notamment ne parvenir au destinataire qu'un certain temps après l'arrivée des marchandises à destination.

41. Les Règles de Hambourg tiennent compte de cette évolution, premièrement en s'appliquant aux contrats de transport de marchandises par mer, indépendamment de l'émission d'un connaissement et, deuxièmement, en disposant qu'un document de transport autre qu'un connaissement émis par le transporteur fait néanmoins foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

42. Les Règles de La Haye s'appliquent uniquement lorsqu'un connaissement a été émis et ne traitent donc pas des autres types de documents de transport.

12. Droits et actions

43. Les Règles de Hambourg contiennent des dispositions régissant les procédures à la fois judiciaires et arbitrales introduites en vertu desdites Règles. Des dispositions relatives à l'arbitrage ont été prévues parce que cette procédure est souvent utilisée pour résoudre les différends qui se produisent dans le cadre de contrats de transport par mer et il a été jugé important de régler des questions telles que la prescription des actions et la compétence en ce qui concerne l'arbitrage. Il n'en va pas de même dans les Règles de La Haye.

a) Prescription des actions

44. En vertu des Règles de Hambourg, toute action est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans. Le délai de prescription peut être prolongé par la partie contre qui l'action est intentée. Selon les Règles de La Haye, les actions doivent être engagées dans un délai d'un an. Les Règles de Hambourg disposent en outre qu'une partie tenue responsable en vertu desdites Règles dispose après l'expiration du délai de deux ans d'un délai supplémentaire pour exercer une action récursoire contre une autre partie pouvant avoir des obligations vis-à-vis d'elle. Les Règles de Visby ont ajouté aux Règles de La Haye des dispositions comparables.

b) Compétence

45. Les Règles de Hambourg disposent que les procédures judiciaires ou arbitrales doivent être engagées devant un tribunal dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux précisés dans la disposition pertinente. Les possibilités de choix du lieu sont suffisamment larges pour répondre aux besoins du demandeur : l'établissement principal du défendeur ou sa résidence habituelle; le lieu où le contrat de transport a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; le port de chargement; le port de déchargement; tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport ou le pacte compromissaire. La procédure judiciaire peut aussi être introduite devant les tribunaux dans le ressort desquels le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été légitimement saisi, le défendeur pouvant toutefois exiger que l'action soit portée devant l'une des juridictions visées dans la phrase précédente. En outre, les Règles de Hambourg autorisent les parties à convenir, après qu'un litige est né, d'introduire une procédure judiciaire dans un tout autre lieu; il en va de même pour la procédure arbitrale si l'accord relatif à l'arbitrage est par ailleurs valable. Les Règles de La Haye ne contiennent pas de dispositions concernant la compétence.

13. Dispositions diverses

46. Les Règles de Hambourg sont impératives en ce sens que les parties à un contrat de transport par mer ne peuvent convenir de réduire les responsabilités et obligations du transporteur découlant desdites règles. Ils peuvent en revanche les accroître.

47. D'autres dispositions des Règles de Hambourg concernent la relation entre lesdites Règles, la législation relative aux avaries communes et d'autres conventions internationales. Lorsqu'il devient partie aux Règles de Hambourg, l'État partie aux Règles de La Haye (ou auxdites Règles modifiées par les Règles de Visby) doit dénoncer celles-ci. Dans certaines conditions, la dénonciation peut être différée pendant une période maximale de cinq ans.

C. UNIFORMITÉ DU DROIT

48. Les Règles de Hambourg offrent davantage de possibilités que les Règles de La Haye d'uniformiser le droit relatif au transport des marchandises par mer. Premièrement, les Règles de La Haye s'appliquent uniquement lorsqu'un connaissement est émis et ne couvrent donc pas la part importante, et de plus en plus grande, du transport maritime qui n'est pas effectuée sous connaissement. Deuxièmement, même lorsqu'elles s'appliquent, les Règles de La Haye ne couvrent pas de nombreux aspects des droits et obligations des parties à un contrat de transport. Les questions ou problèmes non couverts par les règles de La Haye sont résolus par l'application des législations nationales, ce qui produit souvent des solutions disparates, ou par l'insertion dans les connaissements de clauses qui peuvent injustement favoriser l'une des parties et qui peuvent être appliquées à des degrés divers selon les systèmes juridiques nationaux.

49. Par comparaison, les Règles de Hambourg traitent de manière beaucoup plus détaillée des droits et obligations des parties à un contrat de transport. Elles offrent donc des possibilités d'uniformiser complètement le droit dans ce domaine, à condition cependant que les États du monde entier y adhèrent.

Des renseignements complémentaires sur les Règles de Hambourg peuvent être obtenus auprès du :

**Secrétariat de la CNUDCI
Centre international de Vienne
B.P. 500
A-1400 Vienne
Autriche**

Télex: 135612

Téléphone: (43-1) 26060 4060
Télécopieur: (43-1) 26060 5813