



U. D. P. 1966 - Etudes: XXXVI
Commission de Transport - Doc. 43
(Original Français)

UNIDROIT
INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

COMITE D'EXPERTS SUR LA COMMISSION DE TRANSPORT ET LE TRANSPORT COMBINE DE MARCHANDISES

PROJET DE CONVENTION

relative au contrat de commission en matière de transport
international de marchandises

et

RAPPORT EXPLICATIF

Rome, Juillet 1966

U n i d r o i t

INSTITUT INTERNATIONAL POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

COMITE D'EXPERTS SUR LA COMMISSION DE TRANSPORT

ET LE TRANSPORT COMBINE DE MARCHANDISES

PROJET DE CONVENTION

relative au contrat de commission en matière de transport

international de marchandises

et

RAPPORT EXPLICATIF

Rome, Juillet 1966

PROJET DE CONVENTION

Chapitre I. Champ-d'application

Article 1^{er}

1. La présente Convention régit tout contrat de commission qui se rapporte à un transport international de marchandises, et par lequel un commissionnaire s'engage envers un commettant à conclure en son nom propre, mais pour le compte de ce commettant, un ou plusieurs contrats de transport, ainsi qu'à effectuer ou à faire effectuer des prestations accessoires.

2. Est international au sens de la présente Convention tout transport dont le lieu de la prise en charge de la marchandise par le commissionnaire et le lieu de livraison de celle-ci, tels qu'ils sont prévus au contrat de commission ou au titre de commission de transport faisant l'objet du Chapitre IV, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant.

Il en est ainsi, que ce transport soit prévu comme devant être effectué avec emprunt d'un ou de plusieurs modes de transport, sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant le caractère national ou international des transports qui font partie du transport international et quels que soient le domicile, la résidence ou la nationalité des parties.

Si une option est prévue entre deux ou plusieurs lieux de livraison, il suffit que l'un d'eux se trouve dans un pays contractant pour que la Convention s'applique.

3. Les prestations accessoires visées au paragraphe premier comprennent toutes opérations qui incombent au commissionnaire avant le premier transport, entre deux transports ou après le dernier transport, et notamment la prise en charge de la marchandise au lieu indiqué, la garde, l'emmagasiner, le transbordement de la marchandise, les déplacements de celle-ci, l'obtention des pièces nécessaires à l'exportation ou à l'importation, l'accomplissement des formalités de douanes et autres, le paiement anticipé ou le cautionnement des droits, taxes et autres frais incombant au commettant, la vérification de l'état de la marchandise et de son emballage, la remise au transporteur des données nécessaires pour l'établissement des titres de transport, et l'assistance au chargement ou au déchargement.

Chapitre II. Dispositions générales applicables au contrat de commission.

Article 2

1. Le commissionnaire veille à tous égards aux droits et intérêts du commettant. Il se conforme aux instructions que celui-ci donne en temps utile et qui sont compatibles avec le contrat de commission. Il veille à ce que les informations qu'il obtient sur les affaires du commettant ne soient pas divulguées à des tiers.

2. Le commissionnaire est tenu de se conformer aux instructions nouvelles du commettant, sauf si celles-ci sont de nature à entraver l'exploitation normale de son entreprise ou à porter préjudice aux intéressés à d'autres envois.

3. Le commissionnaire n'est tenu de faire assurer la marchandise que s'il en a reçu ordre du commettant. En ce cas, à défaut d'instructions particulières, il n'est tenu de contracter cette assurance qu'aux conditions usuelles.

Article 3

Si des mesures spéciales s'avèrent nécessaires dans l'intérêt de la marchandise, le commissionnaire doit, dans la mesure du possible, en informer le commettant et s'en tenir aux instructions de ce dernier. A défaut de telles instructions, il doit agir de la manière qui lui paraît la plus appropriée aux circonstances.

Article 4

Le commissionnaire sauvegarde les droits du commettant, en ce qui concerne la bonne exécution des contrats conclus par lui pour le compte de celui-ci, en présentant les réclamations voulues et, d'une manière générale, en faisant le nécessaire pour conserver au profit du commettant tous droits et recours contre toute personne responsable.

Article 5

Les droits et recours du commissionnaire contre ses co-contractants sont transférés de plein droit au commettant à partir du moment où celui-ci a manifesté l'intention de s'en prévaloir. Les co-contractants ne pourront invoquer à son encontre, par voie de compensation, leurs créances contre le commissionnaire que si celles-ci résultent du contrat afférent à la marchandise.

Le commissionnaire ne pourra s'opposer à ce transfert que dans la mesure où il possède encore, sur le commettant, des créances résultant du contrat de commission. Si un titre de commission de transport a été émis conformément au Chapitre IV, ce droit d'opposition est limité au montant de ces créances indiqué sur le titre conformément à l'article 27, paragraphe premier, lettre k).

Article 6

Le commissionnaire est tenu d'accomplir ses obligations sans retard. Il y a retard lorsque ces obligations n'ont pas été accomplies dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée de leur accomplissement a dépassé, compte tenu des circonstances, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à un commissionnaire diligent.

Article 7

1. Le commettant doit, sur la demande du commissionnaire, fournir en temps utile les renseignements voulus relativement à la marchandise, les données nécessaires à l'établissement des documents de transport et, le cas échéant, du titre de commission de transport prévu au Chapitre IV, ainsi que les renseignements requis pour l'accomplissement des formalités de douanes et autres et, s'il y a lieu, pour le dédouanement de la marchandise, de même que les documents voulus à l'appui de ces renseignements.

2. Dans le cas de marchandises dangereuses ou d'autres marchandises pouvant exiger des précautions spéciales en vue de la sécurité des transports, le commettant est tenu de prendre toutes précautions nécessaires à cet effet, ainsi que d'informer le commissionnaire, en temps utile, de la nature de ces marchandises et, s'il y a lieu, des mesures spéciales à prendre qu'un commissionnaire diligent pouvait ignorer.

Lorsque le commettant n'a pas fait connaître au commissionnaire la nature de la marchandise dangereuse, celle-ci peut à tout moment et en tout lieu être déchargée, détruite ou rendue inoffensive, et ce, sans aucune indemnité.

3. Lorsque la nature de la marchandise l'exige, le commettant est tenu de la faire emballer d'une manière qui réponde aux exigences du transport.

4. Si des marques sont nécessaires pour l'identification de la marchandise, elles devront y être apposées de telle sorte qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la livraison.

5. Le commettant répond du préjudice pouvant résulter pour le commissionnaire de l'inobservation des obligations prévues aux paragraphes qui précèdent à moins que, en ce qui concerne les paragraphes 3 et 4, le commissionnaire n'ait pas fait de réserves au sujet de l'insuffisance ou de la défectuosité de l'emballage ou des marques, alors que cette insuffisance ou cette défectuosité était apparente ou qu'il en avait connaissance au moment de la prise en charge.

Article 8

Le commettant peut demander, contre rémunération spéciale, la vérification du contenu des colis au moment de la prise en charge par le commissionnaire.

Article 9

Si, d'après le contrat de commission, le commissionnaire a l'obligation d'accomplir la transmission de la marchandise après le dernier transport, il est tenu de livrer ou de faire livrer la marchandise au réceptionnaire désigné dans le contrat de commission ou à la personne à laquelle l'article 32 attribue cette qualité, contre paiement des créances pouvant la grever. La marchandise ne saurait être grevée d'aucune créance du commissionnaire afférente à d'autres marchandises ou résultant d'opérations étrangères au contrat de commission dont elle fait l'objet. Une contestation sur les créances pouvant grever la marchandise ne dispense pas le commissionnaire de l'obligation d'effectuer la livraison lorsque caution bonne et valable lui est fournie par le réceptionnaire ou qu'un dépôt équivalent est effectué en mains tierces.

Article 10

Si, au lieu de destination, le réceptionnaire ne prend pas livraison de la marchandise ou si, pour un autre motif, la livraison ne peut pas s'effectuer, le commissionnaire peut, à défaut d'instructions, déposer la marchandise en mains tierces aux frais et risques de l'ayant droit qu'il doit aviser de ce dépôt. Il ne répond que du choix du dépositaire et des instructions qu'il donne à celui-ci. Il peut aussi se constituer dépositaire lui-même. Il peut enfin faire vendre la marchandise pour le compte de l'ayant droit si les circonstances l'exigent et qu'elles ne lui permettent pas d'obtenir en temps utile les instructions du commettant qu'il doit aviser de la vente. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise.

Article 11

Lorsque l'état de la marchandise n'a pas fait l'objet d'une constatation contradictoire, la prise de livraison de la marchandise par le réceptionnaire fait présumer, sauf preuve contraire, qu'elle a été reçue sans perte ni avarie, à moins que le réceptionnaire n'ait adressé à la personne qui a effectué la livraison des réserves indiquant la nature générale du dommage, au plus tard, s'il s'agit de perte ou d'avarie apparente, au moment de la prise de livraison, ou, s'il s'agit de perte ou d'avarie non apparente, dans les trois jours, dimanche et fêtes légales non compris, qui suivent celui de la prise de livraison. Les parties se donnent réciproquement toutes facilités raisonnables pour toutes constatations et vérifications utiles.

Article 12

Le commissionnaire répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et représentants, lorsque ceux-ci agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 13

1. Le commissionnaire ne répond pas de la bonne exécution des contrats qu'il a conclus en vue d'assurer le transport international. Il répond toujours du choix de ses co-contractants et des instructions qu'il leur donne.

2. Le commissionnaire répond de la bonne exécution des prestations accessoires qu'il effectue lui-même. Il en est de même des prestations accessoires qu'il n'effectue pas lui-même bien qu'il s'y soit engagé, à moins que le fait de confier l'exécution de ces prestations à un co-contractant ne soit justifié par des circonstances nouvelles. Dans le silence des parties, et à moins que leur intention contraire ne résulte des circonstances existant au moment du contrat, le commissionnaire est présumé s'être engagé à effectuer lui-même toutes prestations accessoires.

3. Lorsque le commissionnaire effectue lui-même des prestations accessoires sans s'y être engagé, les règles qui régissent lesdites prestations fixent l'étendue de la responsabilité du commissionnaire et limitent l'indemnité pouvant être due par lui.

Article 14

1. Sauf stipulation contraire, le commissionnaire peut effectuer lui-même un ou plusieurs des transports qui font partie du transport international. Toutefois, il ne peut le faire que dans des conditions compatibles avec son obligation de veiller à tous égards aux droits et intérêts du commettant.

2. Il est soumis dans ce cas, en ce qui concerne l'étendue de sa responsabilité, ainsi que la limitation de l'indemnité pouvant être due par lui, aux règles qui lui seraient applicables s'il avait conclu avec le commettant un contrat de transport pour ces transports.

Article 15

Le commissionnaire répond du préjudice résultant de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite des obligations lui incombant en vertu du contrat de commission, à moins qu'il ne prouve que l'inexécution ou l'exécution imparfaite de ces obligations s'est produite dans des circonstances exclusives de toute faute de sa part ou de la part des personnes dont il répond en vertu de l'article 12, la faute étant appréciée eu égard aux devoirs qui incombent à un commissionnaire diligent.

Article 16

1. Lorsque la responsabilité du commissionnaire est engagée en dehors des cas visés au paragraphe 3 de l'article 13 et aux articles 14 et 22, l'indemnité à allouer ne peut excéder la valeur réelle prouvée de la marchandise au lieu et au moment où elle a été ou aurait dû être livrée au réceptionnaire.

2. Toutefois, les dommages-intérêts pour perte ou avarie sont limités à francs par kilogramme de poids brut perdu, avarié ou déprécié. Sont en outre remboursés les frais de transport et de commission, les droits et taxes d'entrée et tous autres frais encourus par le commettant à l'occasion de l'exécution du transport international, et ce, au prorata en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépréciation.

3. Le franc visé au paragraphe précédent s'entend du franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900 de fin.

4. L'indemnité pour retard est limitée au montant des frais de transport, de commission et de tous autres frais encourus par le commettant à l'occasion de l'exécution du transport international, à l'exclusion des droits et taxes d'entrée.

Article 17

1. Au plus tard au moment où le commissionnaire prend en charge la marchandise et moyennant le paiement d'une rémunération supplémentaire, le commettant peut déclarer une valeur de la marchandise qui excède la limite prévue au paragraphe 2 de l'article 16 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

2. Dans les mêmes conditions, le commettant peut déclarer un intérêt spécial à la livraison pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de retard. Cette déclaration peut faire entrer dans l'estimation de la valeur de la marchandise, pour l'application du paragraphe premier de l'article 16, des facteurs subjectifs à l'ayant droit. Elle écarte en outre l'application des paragraphes 2 à 4 de l'article 16.

Article 18

1. L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au commissionnaire ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

2. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour et du lieu du paiement de l'indemnité.

Article 19

Lorsque, d'après la loi applicable, le préjudice causé par l'inexécution ou l'exécution imparfaite d'une obligation soumise à la présente Convention peut donner lieu à une réclamation extra-contractuelle, le commissionnaire peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues par lui.

Article 20

Lorsque la responsabilité extra-contractuelle d'une des personnes dont le commissionnaire répond en vertu de l'article 12 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du commissionnaire ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues par lui, le montant total des indemnités dues par le commissionnaire et par cette personne ne devant pas dépasser les limites prévues par la présente Convention.

Article 21

1. Le commissionnaire ne peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou qui limitent les indemnités dues par lui, lorsque le préjudice a eu pour cause une faute commise par lui ou par l'une des personnes dont il répond en vertu de l'article 12, avec l'intention de provoquer le dommage ou d'une façon impliquant soit mépris délibéré des conséquences dommageables pouvant résulter de la conduite tenue, soit ignorance inexcusable de ces conséquences.

2. Il en est de même en ce qui concerne la responsabilité extra-contractuelle des personnes visées à l'article 12, lorsque la faute prévue au paragraphe précédent a été le fait de ces personnes.

Chapitre III. Contrat de commission avec responsabilité particulière

Article 22

1. Les parties peuvent convenir que le commissionnaire est responsable, depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison au réceptionnaire, de la bonne exécution de tous contrats conclus en vue d'assurer le transport international.

2. Lorsque l'inexécution ou l'exécution imparfaite de l'un de ces contrats est imputable au co-contractant du commissionnaire, les règles qui régissent le contrat conclu avec ce co-contractant fixent l'étendue de la responsabilité du commissionnaire et limitent l'indemnité pouvant être due par lui.

3. Dans le cas prévu au paragraphe 2, la responsabilité du commissionnaire ne peut être inférieure à celle visée aux articles 16, 17 et 21 dans la mesure où des actes ou omissions du commissionnaire lui-même ou des personnes dont il répond en vertu de l'article 12 ont contribué au préjudice.

4. Si, dans le cas prévu au paragraphe 2, la responsabilité du co-contractant se trouve supprimée ou réduite, il ne sera pas tenu compte de cette suppression ou réduction lorsque celle-ci résulte soit d'actes ou d'omissions du commissionnaire ou des personnes dont il répond en vertu de l'article 12, soit de clauses particulières stipulées dans le contrat conclu avec le co-contractant et qui ne seraient pas employées de façon constante dans de tels contrats.

Article 23

Lorsque le commissionnaire a stipulé avec le commettant un prix forfaitaire, il assume, dans les conditions prévues à l'article 22, la responsabilité de la bonne exécution des contrats qu'il conclut en vue d'assurer le transport international.

Article 24

Lorsque, pour un transport donné, la marchandise faisant l'objet du contrat de commission est groupée avec d'autres sous un titre de transport unique, le commissionnaire est présumé, sauf stipulation contraire, avoir assumé pour ce transport, dans les conditions prévues à l'article 22, la responsabilité de la bonne exécution du contrat de transport y afférent. Toutefois, par dérogation au paragraphe 2 dudit article 22, cette responsabilité est établie dans les conditions prévues audit article, comme si, pour ce transport, un titre de transport avait été créé pour la seule marchandise faisant l'objet du contrat de commission.

Chapitre IV. Titre de commission de transport internationalArticle 25

Le commissionnaire peut, à la demande du commettant, émettre un titre de commission de transport international. Dans ce cas, il est responsable, dans les conditions prévues à l'article 22, depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison au réceptionnaire, de la bonne exécution de tous contrats conclus en vue d'assurer le transport international.

Article 26

1. Le titre de commission est établi en un seul exemplaire original, signé par le commissionnaire et remis au commettant.

2. Des copies certifiées conformes sont établies par le commissionnaire à la demande du commettant.

Article 27

1. Le titre de commission contient les indications suivantes:

a) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise par le commissionnaire;

b) le lieu et la date de l'établissement du titre;

c) le nom et l'adresse du commissionnaire;

d) la désignation du destinataire ou de la personne à l'ordre de laquelle le titre est établi, ou la mention "au porteur";

e) les transports prévus et le mode de ces transports;

f) le lieu de destination avec indication de toute option éventuelle;

g) suivant les indications du commettant, la dénomination courante de la marchandise ainsi que la description de celle-ci, à savoir, son mode d'emballage, ses marques, son poids, ou son volume ou sa quantité autrement exprimée, ainsi que le nombre de colis ou de pièces qu'elle peut comporter; dans le cas où l'article 8 s'applique, la description de la marchandise porte, en outre, sur le contenu des colis;

h) si le chargement a été effectué par le commettant, la mention de ce fait;

i) toute déclaration de valeur et toute déclaration d'un intérêt spécial à la livraison qui auraient été faites en vertu de l'article 17;

j) si un délai a été convenu dans lequel la transmission de la marchandise à chaque transporteur ou au réceptionnaire doit être effectuée ou dans lequel un ou plusieurs transports doivent être exécutés, le délai convenu;

k) l'indication des sommes pouvant rester dues par le réceptionnaire;

l) les instructions reçues du commettant en ce qui concerne l'assurance de la marchandise;

m) toute clause attributive de compétence judiciaire ou arbitrale stipulée dans les conditions des articles 38 et 39;

n) l'indication que le contrat de commission de transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux règles de la présente Convention.

2. Les parties peuvent porter sur le titre de commission toute autre indication qu'elles jugent utiles.

Article 28

1. En prenant la marchandise en charge le commissionnaire est tenu de vérifier l'exactitude des mentions du titre de commission relatives à la description de la marchandise, ainsi que l'état apparent de celle-ci, y compris son emballage.

2. Si l'une des mentions relatives à la description de la marchandise est trouvée inexacte, si la marchandise n'est pas en bon état apparent ou si, dans le cas prévu à l'article 8, le contenu des colis ne répond pas aux indications du commettant, le commissionnaire peut inscrire au titre de commission des réserves spécifiques à ce sujet.

3. Le commissionnaire a, en outre, la faculté d'inscrire au titre de commission des réserves au sujet des mentions relatives à la description de la marchandise ou au sujet de son état apparent qu'il n'aurait pas eu des moyens raisonnables de vérifier, mais en indiquant dans ce cas les circonstances qui l'auraient empêché de procéder à la vérification. Dans le cas prévu à l'article 8, le présent paragraphe ne s'étend pas au contenu des colis.

4. Le commissionnaire pourra notamment inscrire des réserves si la marchandise ne lui a pas été remise comptée, pesée ou autrement mesurée, de telle façon qu'il soit en mesure de procéder aux vérifications voulues à l'aide des moyens dont il dispose ou devrait raisonnablement disposer, ou à l'aide des moyens mis à sa disposition aux frais du commettant.

5. Faute de réserves formulées dans les conditions prévues aux paragraphes qui précèdent, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, dans les relations du commissionnaire tant avec le réceptionnaire qu'avec le commettant, que la marchandise lors de la prise en charge était en bon état apparent et conforme à sa description. Dans le cas prévu à l'article 8, cette présomption s'étend au contenu des colis.

6. La réception par le commettant du titre de commission non plus que la signature par lui de ce titre ou d'une copie de ce dernier n'impliquent pas à elles seules qu'il accepte les réserves que le commissionnaire y aurait insérées.

Article 29

1. Le commissionnaire ne peut opposer au réceptionnaire qui a acquis de bonne foi le titre de commission aucune disposition du contrat de commission contraire aux énonciations de ce titre. Il en est de même de toute disposition visant à compléter ce titre, même en cas de référence expresse, si la disposition n'a pas été reproduite intégralement au titre. Le commissionnaire ne peut opposer non plus au réceptionnaire de bonne foi la nullité, la résolution ou la résiliation du contrat de commission.

2. Dans les rapports entre le commissionnaire et le commettant, même devenu réceptionnaire, le titre de commission ne fait foi que jusqu'à preuve contraire des conditions auxquelles le contrat de commission de transport a été conclu.

Article 30

Le titre de commission est, au choix du commettant, soit nominatif, soit à ordre ou au porteur. Le commettant détermine si le titre nominatif ou à ordre doit être établi à son nom ou à son ordre, ou au nom et à l'ordre de toute autre personne.

Article 31

1. Le titre de commission à ordre est transmissible par voie d'endossement. Toute personne au nom de laquelle un tel titre a été endossé peut l'endosser à nouveau, à moins que l'endossement ne contienne la mention "non à ordre" ou une mention équivalente.

2. L'endossement doit être pur et simple. Toute condition à laquelle il est subordonné est réputée nulle et non avenue. Un endossement partiel est nul.

3. L'endossement peut consister dans la signature de l'endosseur sans désignation d'un endossataire (endossement en blanc). L'endossement au porteur vaut comme endossement en blanc.

4. L'endossataire d'un titre à ordre ou le porteur d'un titre endossé en blanc doit justifier de son droit par une suite ininterrompue d'endossements. Les endossements biffés sont à cet égard réputés non écrits. Lorsqu'un endossement en blanc est suivi d'un autre endossement, le signataire de celui-ci est réputé avoir acquis le titre par l'endossement en blanc.

Article 32

Il y a lieu d'entendre par réceptionnaire:

- le destinataire désigné au titre de commission, si ce titre est nominatif ou si, étant à ordre, il n'a pas été endossé;
- l'endossataire du titre de commission, si ce titre est à ordre et s'il a été endossé à personne dénommée;
- le porteur du titre de commission, si ce titre est au porteur ou s'il a été endossé en blanc.

Article 33

Tous droits qui, d'après la présente Convention, appartiennent au commettant, sont transférés au réceptionnaire muni de l'original du titre de commission.

Article 34

L'exécution de toutes instructions nouvelles est subordonnée à la présentation de l'original du titre de commission, sur lequel le commissionnaire doit les inscrire en y apposant sa signature.

Article 35

1. Le commissionnaire est tenu de livrer au réceptionnaire la marchandise contre remise du titre de commission et contre paiement des créances pouvant la grever.
2. La livraison ne peut avoir lieu que contre remise du titre.
3. Toutefois, si la personne qui se prétend réceptionnaire aux termes de l'article 32 sans produire l'exemplaire original du titre de commission rend néanmoins vraisemblable sa prétention, le commissionnaire peut lui livrer la marchandise, mais à la condition d'exiger de cette personne caution bonne et valable ou un dépôt équivalent en mains tierces.
4. Le montant de cette garantie est fixé en tenant compte de la valeur de la marchandise telle que cette valeur est déterminée au paragraphe premier de l'article 16, à moins qu'une valeur supérieure ne résulte de l'application de l'article 17, le tout majoré de 15%.
5. La caution ou le dépôt garantit la responsabilité de la personne à laquelle la livraison a été faite, encourue envers le commissionnaire et l'ayant droit en vertu du titre de commission, ainsi que la responsabilité du commissionnaire envers ledit ayant droit.
6. La caution ne peut invoquer le bénéfice de discussion; le dépôt est affecté aux créances visées au paragraphe précédent par préférence à toutes autres.

Article 36

Le commissionnaire veille à ce que tout titre afférent à la marchandise et émis par une personne exécutant un transport ou une prestation accessoire faisant partie du transport international de la marchandise, ne soit transféré qu'à une personne chargée d'effectuer un transport ou une prestation accessoire.

Article 37

Le commissionnaire doit réparer le préjudice subi par l'ayant droit du fait qu'il n'aurait pas observé les dispositions des articles 27, paragraphe premier, litt. n), 34, 35 ou 36, sans pouvoir invoquer le bénéfice des articles 16 et 17.

Chapitre V. Actions en justice

Article 38

1. Pour tous litiges auxquels donne lieu le contrat ou le titre de commission de transport soumis à la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel est situé:

a) le lieu où le défendeur a son établissement principal, sa résidence habituelle, ou l'établissement par l'entremise duquel le contrat de commission de transport a été conclu, ou

b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison de celle-ci,

et ne peut saisir que ces juridictions.

2. Lorsque, dans un litige visé au paragraphe précédent, une action est en instance devant une juridiction compétente aux termes de ce paragraphe, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action

pour la même cause entre les mêmes parties, à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée.

3. Lorsque, dans un litige visé au paragraphe premier, un jugement rendu par une juridiction d'un pays contractant est devenu exécutoire dans ce pays, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune révision de l'affaire.

4. Les dispositions du paragraphe 3 s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires, mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et intérêts qui seraient prononcées en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.

5. Il ne peut être exigé de caution des ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice tombant sous l'application du paragraphe premier.

Article 39

Le contrat ou le titre de commission peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention.

Article 40

1. Les actions auxquelles peut donner lieu le contrat ou le titre de commission soumis à la présente Convention ainsi que les actions visées aux articles 19 et 20 se prescrivent dans le délai d'un an. Toutefois, dans les cas indiqués à l'article 21, ce délai est porté à trois ans. La prescription prend cours:

a) dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée;

b) dans le cas de perte totale, à l'expiration d'un délai de trois mois après la prise en charge de la marchandise par le commissionnaire;

c) dans le cas prévu à l'article 9, à partir du jour où la caution a été fournie ou le dépôt effectué;

d) dans le cas indiqué à l'article 35, à partir du jour où l'ayant droit a eu connaissance de la livraison prévue audit article;

e) dans les autres cas, à l'expiration d'un délai de trois mois à dater de l'établissement du titre de commission ou, à défaut, à dater de la conclusion du contrat de commission de transport.

2. L'action contre la caution prévue à l'article 35, ainsi que celle en attribution du dépôt prévu au même article, se prescrivent dans le délai de deux ans. La prescription prend cours à partir du jour où la caution a été fournie ou le dépôt effectué.

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

4. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où elle a été repoussée par écrit et où les pièces qui y étaient jointes ont été restituées. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

5. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie, réglant cette matière. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription.

6. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

7. Si les dispositions d'une Convention internationale applicable ne s'y opposent pas, les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration des délais prévus par les règles qui régissent ces actions, si elles sont intentées dans le délai de trois mois à partir du jour où les personnes qui les exercent ont été elles-mêmes assignées.

Chapitre VI. Loi applicable et nullité des stipulations contraires à la Convention

Article 41

1. Les questions relatives au chargement, au déchargement ainsi qu'à la manière dont la livraison doit être effectuée, pour autant qu'elles ne sont pas réglées par la présente Convention ou par des accords des parties non contraires à celle-ci, sont régies, sauf stipulation contraire, par la loi matérielle du pays où ces faits interviennent.

2. Pour toutes les autres questions qui ne sont pas réglées par la Convention ou par des accords des parties non contraires à celle-ci, le contrat de commission est régi, sauf stipulation contraire, par la loi matérielle du pays où se trouve, au moment de la conclusion du contrat, l'établissement principal du commissionnaire ou, à défaut d'établissement, la résidence habituelle dudit commissionnaire. Toutefois, si le contrat a été conclu par l'entremise d'un autre établissement du commissionnaire, la loi applicable est celle du pays où se trouve cet établissement.

Article 42

1. Est nulle toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'entraîne pas la nullité des autres dispositions de l'accord dont elle fait partie.

2. En particulier, sont nulles toutes clauses cédant au commissionnaire le bénéfice de l'assurance de la marchandise, déplaçant le fardeau de la preuve ou soumettant les litiges à une juridiction d'un pays non contractant.

Chapitre VII. Dispositions finales

Article 43

1. La présente Convention sera ouverte jusqu'au à la signature de tous les pays représentés à la Conférence Diplomatique tenue à Vienne du au
2. La présente Convention sera ratifiée.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère Fédéral des Affaires Etrangères de la République d'Autriche.

Article 44

1. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de
2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Ministère Fédéral des Affaires Etrangères de la République d'Autriche.

Article 45

Aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 46

1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle aura été déposé le cinquième instrument de ratification ou d'adhésion.
2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhérera après que le cinquième instrument de ratification ou d'adhésion aura été déposé, la présente Convention entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 47

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par une notification adressée au Ministère Fédéral des Affaires Etrangères de la République d'Autriche.
2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Ministère Fédéral des Affaires Etrangères de la République d'Autriche en aura reçu notification.

Article 48

1. Chaque pays pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Ministère Fédéral des Affaires Etrangères de la République d'Autriche, que la présente Convention sera applicable à tout ou partie des territoires dont il assure les relations internationales.
2. Cette déclaration aura effet six mois après la date à laquelle le Ministère Fédéral des Affaires Etrangères de la République d'Autriche en aura reçu notification ou si la Convention n'est pas encore entrée en vigueur à la fin de ce délai, à dater de l'entrée en vigueur de celle-ci.
3. Chaque Partie contractante qui aura fait une déclaration conformément au paragraphe premier du présent article pourra, conformément à l'article 47, dénoncer la Convention en ce qui concerne tout ou partie des territoires intéressés.

Article 49

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice pour être tranché par elle.

Article 50

Le Ministère Fédéral des Affaires Etrangères de la République d'Autriche notifiera aux pays signataires et adhérents et à l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) :

- a) toute signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion;
- c) toute date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
- d) toute déclaration reçue conformément au paragraphe 2 de l'article 48, et la date à laquelle la déclaration prendra effet;
- e) toute dénonciation reçue conformément au paragraphe premier de l'article 47 ou au paragraphe 3 de l'article 48, et la date à laquelle la dénonciation prendra effet.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Vienne, le, en langues, les textes faisant également foi.

L'original de la présente Convention sera déposé auprès du Ministère Fédéral des Affaires Etrangères de la République d'Autriche, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays signataires et adhérents et à l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT).

NOTE: Les dispositions finales ne contiennent ni une clause de révision, pour laquelle on pourrait s'inspirer de l'article XIV de la Convention portant loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels (La Haye, 1^{er} juillet 1964), ni une clause relative aux Etats fédératifs et non unitaires, pour laquelle on pourrait s'inspirer de l'article XI de la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères (New York, 10 juin 1958).

R A P P O R T E X P L I C A T I F

REMARQUES GENERALES

Les initiatives de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) sur le terrain de l'unification du droit de la commission sont le complément indispensable de ceux qu'il a accomplis dès sa fondation pour l'unification du droit de la vente internationale. Dans les échanges internationaux, vendeurs et acheteurs ont souvent recours à des auxiliaires qui mettent à leur disposition leur connaissance des marchés, leur organisation technique, le réseau de leurs correspondants qualifiés dans tous les coins du monde. Parmi ces intermédiaires (voyageurs de commerce, agents, représentants, mandataires, courtiers), le commissionnaire occupe une place à part (1). L'élément essentiel qui sépare le commissionnaire des autres agents, c'est qu'il agit toujours en son propre nom, juridiquement et économiquement. Certains auteurs rattachent la commission à l'habitude prise, surtout à partir du XV^{ème} siècle, de se servir d'un correspondant ayant un établissement à lui plutôt que de recourir à un facteur ou préposé spécial envoyé au loin (2).

Dans le domaine des transports internationaux, le contrat de commission a pris récemment une immense extension. Ainsi que le remarquait déjà Wüstendörfer au début de ce siècle dans ses Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags, il est devenu l'un des fondements du droit maritime, par suite de la multiplicité des affaires et de la responsabilité trop lourde qui pèse sur les mandants et sur les commettants. Historiquement, le contrat de commission remonte, tout comme la "societas maris", mère de l'armement, au contrat de commande en vigueur chez les républiques maritimes méditerranéennes, où la même expression "commendare" qualifie à la fois toutes les opérations multiples qui, prises à part, sont tantôt dépôt, tantôt prêt, tantôt mandat, au sens romain.

Au XIX^e siècle, la commission parvient à se dégager de l'influence dominante du mandat pour se constituer en un contrat spécial, essentiellement commercial et non gratuit, assorti éventuellement d'une

(1) L'UNIFICATION DU DROIT, M. GUTZWILLER et M. HAMEL, Commentaire du projet de Convention portant loi uniforme sur le contrat de commission de vente ou d'achat des objets mobiliers corporels, Annuaire 1960, p. 160.

(2) ID., Ibid., p. 162.

clause de ducroire. Le rôle des agents techniques et commerciaux devient ainsi dans l'évolution juridique des transports internationaux au cours des cent dernières années, de plus en plus décisif parmi celui de tous les personnages qui interviennent afin d'assurer la bonne exécution en commun du transport d'une marchandise, d'un bout du monde à l'autre. Forts de la confiance que l'on a et que l'on est en droit d'avoir en eux, ces agents finissent même, lorsque la marchandise est en cours de route, en agissant pour compte de qu'il appartiendra, par remplir tous les offices et tous les rôles qui visent au même but, la bonne fin du transport, selon les ordres du maître de la chose, expéditeur au début, cessionnaire du titre ensuite, destinataire enfin.

En 1953, à sa 33^{ème} session, le Conseil de Direction de l'Institut constata, d'une part, les progrès des travaux accomplis par lui en matière de commission de vente ou d'achat et fut saisi, de l'autre, des vœux exprimés par les Comités d'étude de l'Institut en matière de transports par route et en navigation intérieure. Il décida de créer un Comité d'étude chargé d'élaborer de dispositions uniformes en matière de commission de transport, dont il confia la présidence à M. le Juge A. Bagge (auteur du premier avant-projet qui servit de base aux travaux du Comité) et qui fut composé de MM. J. Hostie, M. Prodromidès et G. de Sydow (membres); de MM. P. de Holstein (1^{ère} session) et A. Hennebicq (secrétaires). Dans ses travaux, le Comité fit appel à la collaboration des principales Organisations intéressées et en tout premier lieu à la FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés), l'Organisation internationale qui représente les commissionnaires. Parmi les autres Organisations qui participèrent à ces mêmes travaux, il faut citer: la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, la Chambre de Commerce Internationale, l'Office International des Transports Internationaux par Chemins de Fer, l'Union Internationale de la Navigation Fluviale, l'Union Internationale des Transporteurs Routiers, ainsi que des représentants qualifiés des milieux des transports maritimes et des assurances. Au cours de 5 sessions, le Comité d'étude élaborera un premier projet de Convention relative à la commission de transport internationale de marchandises (1959) qui fut ensuite, harmonisé avec le projet de Convention relative au contrat de transport international combiné de marchandises élaboré par le même Comité de 1957 à 1962. Les deux projets furent approuvés par le Conseil de Direction à sa 43^{ème} session (1963). Devant l'évolution rapide des techniques en matière de transport, d'une part, et, de l'autre, la nécessité de surmonter certaines résistances rencontrées dans les milieux professionnels de la commission

et du côté de certains Gouvernements, le Conseil de Direction décida à sa 44^{ème} session (1965) de revoir ces projets afin de saisir les Gouvernements de textes susceptibles de rencontrer un accueil aussi favorable que possible au sein de la Conférence Diplomatique qui devrait être appelée à se prononcer sur eux. Le Comité restreint d'experts chargé de cette tâche était composé de M. le Dr. R. Loewe (Président), MM. R.J.B. Anderson, E. Krien, M. Prodromidès, H.E. Scheffer, W. Vanderperren (membres), A. Hennebicq (secrétaire). Après deux sessions tenues en 1965, il mit au point le présent Projet de Convention relative au contrat de commission en matière de transport international de marchandises.

Le but de l'instrument international proposé (dont le titre même tient compte de certains droits nationaux) est avant tout de servir les échanges internationaux. Les études préparatoires comme les débats au sein des Comités ont mis en relief que la diversité des mécanismes nationaux régissant ce contrat justifie largement une tentative d'unification à l'échelle mondiale, l'échelle même à laquelle ont lieu les transports à la bonne exécution desquelles les commissionnaires doivent professionnellement veiller. Ils ont aussi montré qu'une réglementation uniforme paraît désirable. En effet, la diversité des réglementations oblige à recourir tout d'abord aux règles du droit international privé, afin de pouvoir utiliser ensuite les règles matérielles de la loi nationale trouvée applicable. Les participants au transport international ne peuvent que regretter une telle situation qui ne porte aucun remède à l'incertitude du droit applicable qu'elle postule dès l'origine et, plus particulièrement encore, qui rend souvent fort difficile la constatation du contenu de la loi étrangère.

Il est vrai que les "Conditions Générales", publiées par les organisations professionnelles, ont créé une certaine uniformité concernant les obligations des commissionnaires et de leurs clients. Mais elles ne peuvent pourtant pas remplacer une législation uniforme, étant donné qu'elles émanent d'organisations privées, que leur validité peut être contestée, et qu'elles varient d'ailleurs d'un pays à l'autre.

Sans doute eût-il été préférable d'étendre le champ d'application de la future Convention au-delà des seuls rapports internationaux. Il a paru néanmoins qu'il serait plus facile d'obtenir l'adhésion des Etats à une unification limitée au seul contrat de commission de transport international de marchandises, qu'à une unification plus vaste, qui se serait étendue également aux commissions nationales, ce qui aurait impliqué

pour ces mêmes Etats, dès maintenant, une modification plus profonde de leurs législations. Les Etats resteront toujours libres de faire un pas de plus dans cette direction dès qu'ils l'estimeront opportun, et le succès de la future Convention pourrait même les inciter à prendre bientôt une décision dans ce sens, pour le plus grand profit de l'unification des règles régissant cette importante institution juridique.

A l'instar des Conventions qui règlent le contrat de transport dans le cadre des différents modes de transport, le projet ne réglemente que certains aspects du contrat de commission de transport, certaines obligations des parties en présence, les questions touchant les documents à émettre et en particulier la responsabilité du commissionnaire. La solution d'autres problèmes d'ordre plus général, ainsi - par exemple - la rémunération du commissionnaire, la formation du contrat, la responsabilité des parties avant à la prise en charge de la marchandise, est laissée au droit commun.

De même que celles des Conventions d'unification qui viennent d'être rappelées, les règles de la présente Convention sont de droit impératif (article 42).

Ici, comme sur de nombreux autres points, le projet s'est inspiré de l'instrument international le plus récent concernant les contrats de transport de marchandises, la CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) signée à Genève le 19 mai 1956 sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies et entrée en vigueur en 1961. Cette importante Convention, basée sur un projet élaboré par l'UNIDROIT, lie aujourd'hui dix Etats européens et peut être considérée à juste titre comme la réalisation la plus efficace et la plus moderne dans le domaine de l'unification du droit des transports de marchandises.

Le présent projet traite à la fois: a) du commissionnaire qui ne répond pas de la bonne exécution des contrats qu'il conclut en vue d'assurer le transport international, tel que le définit la Convention (le système correspondant, par exemple, au "Spediteur" allemand qui, en principe, n'est pas "garant"); b) du commissionnaire qui répond de la bonne exécution de ces contrats (système correspondant, par exemple, au commissionnaire de transport du droit français qui, en principe, est garant). Il rend cependant le commissionnaire, même non garant, toujours responsable du choix de ses co-contractants et des instructions qu'il leur donne.

En règle générale, le projet adopte le système du commissionnaire non garant, la responsabilité du commissionnaire garant n'étant encourue que dans quatre cas exceptionnels où ce dernier répondra de la bonne exécution de tous contrats conclus en vue d'assurer le transport international, depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison au réceptionnaire: a) lorsque les parties en sont ainsi convenues; b) en cas de stipulation d'un prix forfaitaire (parce que le commissionnaire, en ce cas, est libre de choisir les co-contractants qu'il préfère et ne doit pas rendre compte à son commettant des sommes qu'il leur verse); c) en cas de groupage avec d'autres marchandises sous un titre de transport unique mais, en ce dernier cas, sauf stipulation contraire; d) en cas d'émission d'un "titre de commission de transport".

En principe, le projet n'exige aucun écrit pour la conclusion ou pour la forme du contrat de commission de transport, parfait par le seul consentement des parties. Si celles-ci désirent un écrit pour constater ce contrat, elles pourront utiliser n'importe quel genre d'écrit, par exemple, un simple récépissé de prise en charge: la Convention ne s'occupe pas de ces documents.

Mais, dans le seul cas de la commission avec garantie, la Convention autorise les parties à convenir d'un document particulier, dénommé "titre de commission de transport" (T.C.T.), qu'elle règle d'une façon très stricte et détaillée.

Il s'agit là d'une création nouvelle, appelée, espère-t-on, à un grand développement dans le crédit bancaire sur documents, car le titre en question est destiné, lorsqu'il émane d'entreprises importantes de commission de transport, à remplacer le connaissement dans le crédit documentaire. Non pas, naturellement, que les connaissements ou autres titres de transport ne doivent plus être émis; ils continueront à l'être dans les rapports entre le commissionnaire et les transporteurs. Mais ils ne seront pas remis par le commissionnaire au commettant; celui-ci ne recevra que le T.C.T., au vu duquel le banquier paiera le prix d'achat de la marchandise au vendeur.

Quant aux titres de transport, ils seront remis par le commissionnaire uniquement aux personnes chargées des opérations de transport et de transmission de la marchandise (dites prestations accessoires), c'est-à-dire à celles qui interviennent dans les diverses opérations qu'exige l'exécution du transport international, par exemple, celles qui portent sur l'emmagasinage ou le transbordement de la marchandise, celles des correspondants qui doivent la retirer du transporteur pour la livrer

au réceptionnaire, etc. Il ne faut pas, en effet, que ces titres puissent, concurremment avec le T.C.T., servir à des opérations de banque ou de crédit ou permettre la prise de livraison de la marchandise, alors que cette prise de livraison doit être réservée exclusivement au titulaire du T.C.T.

Aussi, sous peine d'encourir une responsabilité non sujette à limitation, le projet oblige-t-il le commissionnaire qui a créé un T.C.T. à veiller à ce que tout titre de transport émis par un transporteur ou par une personne exécutant une prestation accessoire ne soit transféré qu'à une personne chargée d'effectuer un transport ou la transmission de la marchandise (article 36).

COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLELe titre du projet.

Il existe, dans quelques pays, des différences de terminologie entre les commissionnaires véritables et certaines personnes que l'on appelle "commissionnaires de transport" mais qui sont en réalité de simples transporteurs. C'est pourquoi, on a préféré se servir, dans le titre, de la formule "commission en matière de transport" au lieu de l'expression "commission de transport".

Article premier

Le paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} précise la définition du commissionnaire de transport, entendu au sens de la présente Convention, en mettant l'accent sur le caractère essentiellement fiduciaire du rapport qui le lie à son commettant. La définition du transport international, telle qu'elle figure au paragraphe 2, est conforme à celle que prévoit l'art. 1^{er}, par. 1^{er} de la CMR. L'énumération des prestations accessoires que contient le paragraphe 3 est tirée de la pratique des commissionnaires et n'est pas limitative.

Article 2

Cet article affirme d'abord le principe que le commissionnaire doit veiller à tous égards aux droits et intérêts de son commettant, pour énoncer ensuite des directives plus complètes découlant de ce principe ainsi que les limites qui ont toutefois été tracées à ces devoirs du commissionnaire et qui sont motivées par des raisons d'équité. La règle que contient le paragraphe 2 s'inspire de celle de l'art. 12, par. 5, lettre b) de la CMR.

Article 3

La seconde phrase de cet article s'inspire, elle aussi, de la CMR. (art. 14, par. 2); s'il avère, dans la suite, qu'une mesure prise par le commissionnaire n'était pas appropriée, on ne pourra en faire retomber la responsabilité sur ce dernier si cette mesure pouvait raisonnablement paraître la meilleure, eu égard aux circonstances du moment où ce commissionnaire devait prendre sa décision.

Article 4

Les obligations incombant au commissionnaire, homme de confiance de son commettant, en vertu de cet article sont conformes aux principes énoncés à l'article 2, paragraphe 1^{er} (voir ci-dessus).

Article 5

Le transfert des droits et recours du commissionnaire au commettant sous la forme d'une cession légale a été estimé préférable à toute autre construction juridique. Par ailleurs, il a paru équitable de limiter le droit de compensation des co-contractants contre le commettant en tant que cessionnaire, aux seules créances résultant du contrat passé par eux avec le commissionnaire pour la marchandise en question (contrats de transport, de dépôt, etc.). De même, une compensation entre le commissionnaire et le commettant ne peut pas avoir lieu pour des créances étrangères au contrat de commission et, en cas d'émission d'un T.C.T., pour des sommes qui ne figureraient pas sur ce titre comme pouvant rester dues par le réceptionnaire.

Article 6

La définition du retard que donne cet article s'inspire de celle du retard à la livraison contenue dans l'art. 19 CMR.

Article 7

Les obligations imposées au commettant à l'article 7 correspondent aux exigences de la pratique et les textes qui les consacrent sont tirés en partie de la CMR (art. 11, 22 et 10).

Article 8

La vérification du contenu du colis, que le commettant peut exiger en vertu de l'article 8, sert à des fins de preuve, notamment dans l'éventualité d'une avarie à la marchandise, survenue après la prise en charge. En cas d'émission d'un T.C.T., les conséquences d'une vérification faite conformément à cet article sont spécifiées aux articles 27, paragraphe 1^{er}, lettre g) et 28, paragraphes 2 et 3.

Article 9

Le droit de rétention du commissionnaire est consacré, à l'heure actuelle, dans bon nombre de législations. Toutefois, le point de savoir si ce droit de rétention s'étend aussi à des objets autres que les marchandises données au transport en vertu du contrat de commission peut être controversée.

En effet, dans le cadre des rapports commerciaux continus entre le commissionnaire et sa clientèle, il est fréquent que des créances de ce commissionnaire s'accumulent vis-à-vis d'un même commettant et de réceptionnaires même différents; dès lors, il serait assez compréhensible que ce commissionnaire tende à se faire payer en retenant une marchandise, donnée au transport par ce commettant, afin d'obtenir de celui-ci le règlement de toutes les créances accumulées. D'un autre côté, il serait pénible pour le réceptionnaire de se voir privé de la marchandise en raison de dettes qui n'auraient rien à voir avec cette même marchandise et que le commettant pourrait avoir envers le commissionnaire.

La solution adoptée tranche la question en faveur du réceptionnaire et ceci notamment pour la raison suivante: le commissionnaire connaît le risque qu'il encourt en laissant s'accumuler les créances sans, chaque fois, exercer son droit de rétention, tandis que le réceptionnaire ignore l'existence même des créances antérieures et se trouverait dans l'impossibilité de parer au danger de perdre la marchandise en raison de ces créances.

La formule employée dans la dernière phrase de cet article tient compte, à la différence de l'art. 13, par. 2, de la CMR, du fait que le terme caution, tout au moins dans le langage juridique français, désigne une personne qui se porte garante pour une autre.

Article 10

Cet article reprend, dans ses grandes lignes, le système prévu dans la CMR (art. 14, par. 1, 15 et 16) en ce qui concerne les mesures à prendre si l'exécution du contrat devient impossible même avant l'arrivée de la marchandise à destination ou si, à destination, la livraison ne peut pas être effectuée. On s'est efforcé, ici encore, d'atteindre un juste équilibre entre les intérêts en présence. La Convention ne pouvant pas régler la manière dont il convient de procéder en cas de vente, il a paru indiqué de se référer, à cet égard, à la loi du lieu où se trouve la marchandise, comme le fait la CMR au par. 5 de son art. 16.

Article 11

Cet article est repris des dispositions des par.1 et 5 de l'art. 30 de la CMR. La constatation contradictoire dont parle cet article s'entend comme ayant lieu au moment où le réceptionnaire prend livraison de la marchandise et comme devant s'effectuer entre ce dernier et la personne qui effectue la livraison; le délai de trois jours a été préféré afin de permettre, dans la mesure du possible, les recours de cette dernière personne. Etant donné que les règles régissant les modes de transport autres que le transport routier ne connaissent pas toutes une disposition rendant irréfragable dans certains cas la présomption découlant d'une constatation contradictoire, il n'a pas paru indiqué de reprendre dans cette matière la disposition du par. 2 de l'art. 30 de la CMR.

Article 12

Le principe énoncé dans cette disposition est conforme à celui que contiennent la plupart des Conventions d'unification dans le domaine du droit des transports. La différence entre cet article et l'art. 3 de la CMR s'explique par le fait que le commissionnaire ne répond justement pas toujours des actes et omissions de toutes les personnes au service desquelles il a recours, c'est-à-dire notamment de ses co-contractants.

Article 13

Cet article fixe les responsabilités du commissionnaire non garant dans le sens déjà décrit plus haut dans les remarques générales. A côté du principe, affirmé dans le paragraphe 1^{er}, de la non-responsabilité du commissionnaire pour la bonne exécution des contrats conclus par lui afin de permettre la réalisation du transport international tel qu'il est défini au paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, le paragraphe 2 de cet article 13 pose, par contre, le principe de la responsabilité du commissionnaire du chef de l'exécution des prestations accessoires qu'il effectue lui-même, ce que la Convention considère comme correspondant à la normalité des cas. Cette responsabilité est celle qui est réglée, quant à son étendue, sa détermination et ses limites, par la Convention (articles 15 et s.). Toutefois, lorsque le commissionnaire effectue ces prestations sans s'y être engagé et sans qu'un tel engagement soit présumé en vertu de la 3^{ème} phrase du paragraphe 2, il répondra non pas d'après les règles de la Convention, mais d'après celles qui, en dehors de celle-ci, régissent ces mêmes prestations.

Article 14

L'obligation de veiller aux intérêts du commettant ne s'oppose pas nécessairement à ce que le commissionnaire puisse effectuer lui-même un ou plusieurs transports faisant partie du transport international. La conséquence juridique en ce qui concerne la responsabilité du commissionnaire est la même que celle qui est indiquée pour les prestations accessoires que le commissionnaire effectue lui-même sans engagement de sa part (cf. article 13, paragraphe 3).

Article 15

Le projet pose dans cet article le principe général de la responsabilité du commissionnaire à raison du préjudice résultant de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite des obligations lui incombant, mais en l'exonérant de cette responsabilité s'il prouve que cette inexécution ou exécution imparfaite s'est produite dans des circonstances exclusives de toute faute de sa part, ou de la part de ses préposés ou représentants, la faute étant appréciée eu égard aux devoirs qui incombent à un commissionnaire diligent.

C'est là une responsabilité se situant à mi-chemin entre l'"obligation de résultat", qui rend le débiteur de plein droit responsable, et l'"obligation de moyens", qui contraint le créancier à faire la preuve de la faute du débiteur. Ici, l'absence de faute a bien un effet absolu, mais le fardeau de la preuve n'incombe pas à l'ayant droit: c'est le commissionnaire qui devra administrer la double preuve de la circonstance qui a causé le dommage et de l'absence de toute faute dans la survenance de cette circonstance. Le système s'écarte donc délibérément de celui de la CIM (art. 27, par. 2) et de la CMR (art. 17, par. 2), pour se rapprocher de celui de la Convention de Varsovie sur les transports aériens (art. 20, par. 1^{er}) et surtout de celui de la Convention de Bruxelles sur les connaissements maritimes (art. 3, par. 1^{er}, 4, par. 1^{er} et, plus particulièrement, art. 4, par. 2, lettre q)), fondé sur la notion de la "due diligence", de la diligence raisonnable.

Article 16

Le paragraphe 1^{er} de cet article contient les règles servant à la détermination, d'après la valeur réelle prouvée de la marchandise, de l'indemnité à allouer. Toutefois, à la différence du par. 1^{er} de

pourra se faire d'une autre manière que celle que prévoit le paragraphe premier de l'article 16, en faisant entrer dans cette évaluation même des facteurs subjectifs à l'ayant droit, et que les autres paragraphes de l'article 16 ne s'appliqueront pas en pareil cas.

Article 18

Cet article correspond textuellement à l'art. 27 de la CMR et n'a besoin d'aucune explication particulière.

Article 19

Le droit en vigueur dans plusieurs Etats permet de faire valoir contre le commissionnaire des actions tombant sous le coup de la Convention même sur la base de la responsabilité extra-contractuelle du droit civil. Comme l'art. 28, par. 1^{er} de la CMR, cet article du projet prévoit que ces réclamations sont absorbées par les réclamations contractuelles, en d'autres termes que le commissionnaire peut également invoquer vis-à-vis de réclamations extra-contractuelles les dispositions de la Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent l'étendue de la réparation dont il est tenu.

Article 20

Les préposés et les représentants du commissionnaire, qui n'ont pourtant aucune relation contractuelle avec l'ayant droit, peuvent eux aussi, lorsqu'ils sont personnellement mis en cause par lui, se prévaloir des dispositions du projet. A cette disposition qui correspond à l'art. 28, par. 2, de la CMR on a voulu ajouter, pour plus de clarté, que le montant total des indemnités auxquelles peuvent être tenus le commissionnaire et un préposé ou un représentant mis en cause à côté de lui, ne peut pas dépasser les limites de responsabilité prévues dans le projet.

Article 21

Le commissionnaire et ses préposés et représentants ne peuvent invoquer les exclusions et les limitations de responsabilité prévues dans le projet lorsque le préjudice a été causé par une faute particulièrement grave. A la différence de la CMR (art. 29), le projet ne parle pas ici, à côté du dol, d'une faute équipollente au dol, le sens et la portée de

cette expression étant controversés en doctrine comme en jurisprudence. Il recourt, pour décrire cette sorte de faute, à une périphrase appropriée. La formule employée ici - que l'on retrouve dans le projet de Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMN), dans le projet de Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR) et dans les Conditions générales pour les déménagements internationaux établies sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies - est proche de celle couvrant la faute qualifiée que contiennent l'art. 25 (nouveau) de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye de 1955 et l'art. 7 de la Convention de Bruxelles de 1961 en matière de transport de passagers par mer.

Article 22

Quand les parties stipulent que la responsabilité du commissionnaire s'étendra au transport tout entier, le commissionnaire devra aussi répondre du préjudice pouvant résulter du fait que ses co-contractants n'auraient pas exécuté leurs obligations ou les auraient exécutées d'une manière imparfaite. L'ayant droit doit donc recevoir du commissionnaire lui-même tout ce que, d'après les règles juridiques s'appliquant au contrat conclu entre le co-contractant et le commissionnaire, le premier devrait au second à titre de réparation; et ces mêmes règles régiront l'étendue de la responsabilité du commissionnaire ainsi que les exonérations ou limitations éventuelles de sa responsabilité.

Les paragraphes 3 et 4 ont prévu des exceptions à la norme qui vient d'être indiquée. Le paragraphe 3 vise le cas où le commissionnaire ou des personnes dont il répond ont contribué à faire naître le préjudice, tandis que le paragraphe 4 s'applique lorsque le commissionnaire ou ces mêmes personnes ont concouru à la suppression ou à la réduction de la responsabilité du co-contractant.

Article 23

Le cas où un prix forfaitaire est stipulé entre les parties à un contrat de commission est assimilé à celui où le commissionnaire assume la responsabilité du transport tout entier (article 22). En effet, en pareille hypothèse, le commissionnaire se trouve vis-à-vis de son commettant dans une position d'indépendance toute particulière, puisqu'il ne doit lui rendre compte ni du choix de son co-contractant ni du prix

qu'il paie à ce dernier, et parce que l'indemnité forfaitaire comprend ordinairement pour le commissionnaire une quote-part correspondant à cette responsabilité plus étendue. La solution consacrée dans cet article est d'ailleurs celle de l'al. 1^{er} du par. 413 des Codes de commerce allemand et autrichien.

Article 24

Lorsque le commissionnaire fait transporter la marchandise de son commettant en groupage, les conditions que lui font les transporteurs sont en général plus favorables que si ceux-ci avaient stipulé avec lui un contrat de transport individuel (non groupé) pour cette même marchandise. On se trouve encore une fois ici devant un cas où le commissionnaire se trouve dans une position d'indépendance vis-à-vis de son commettant, voisin de celui qui a été commenté à l'article précédent. En pareille hypothèse, si les parties ne sont pas convenues autrement, la responsabilité du commissionnaire sera celle qu'il encourt dans les conditions prévues à l'article 22, avec cependant une dérogation: dans le calcul du montant des indemnités, on procédera comme s'il avait été conclu, au lieu d'un contrat de groupage, un contrat de transport individuel ayant pour objet la seule marchandise sur laquelle porte le contrat de commission.

Article 25

Les avantages que l'on espère tirer de l'introduction d'un titre de commission de transport (T.C.T.) ont déjà été soulignés dans les Remarques générales. Il va de soi que le commissionnaire devra répondre, vis-à-vis de la personne qui tient son droit de ce titre, du chef de tout préjudice quelconque qui pourrait naître pour elle depuis le moment où la marchandise a été prise en charge jusqu'à celui où elle sera livrée.

Un T.C.T. ne devra être émis que si le commettant le désire et si le commissionnaire est disposé à donner satisfaction à ce désir.

Article 26

Il peut arriver que le commettant ne désire pas que son nom soit divulgué à des étrangers au contrat de commission. C'est pourquoi le projet n'exige pas que le T.C.T. soit contresigné par le commettant,

et ceci tant pour l'original que pour les copies certifiées conformes de ce titre: pour ces dernières, il suffira que le commissionnaire certifie la conformité de la copie à l'original.

Article 27

Le T.C.T. devrait donner au destinataire une base solide pour faire valoir ses droits et actions; le paragraphe premier de cet article la fournit en énumérant les indications qui devront, en général, suffire à cette fin, et qui correspondent dans une large mesure à celles qui figurent dans la lettre de voiture routière (art. 6, par. 1^{er}, de la CMR).

Dans cette énumération, il convient de remarquer qu'à la lettre k), on doit entendre par sommes pouvant rester dues par le réceptionnaire, les sommes maximums qui n'auraient pas encore été payées. Le T.C.T. ayant la nature d'un titre documentaire, il est indispensable de porter à la connaissance de l'ayant droit non pas un montant approximatif, qui pourrait être dépassé dans la suite, mais bien le montant maximum de tous les déboursements qui pourraient devoir encore être effectués, le cas échéant.

Il faut encore souligner dans cette liste - à la lettre n) - la déclaration d'après laquelle, en dépit de toute stipulation contraire, le contrat de commission de transport est soumis à la Convention. Cette clause - dite "paramount" - se retrouve aussi dans la CMR pour ce qui regarde les indications devant figurer dans la lettre de voiture (art. 6, par. 1^{er}, lettre k)), comme dans d'autres Conventions d'unification en matière de transports. Elle n'a pas seulement pour but d'attirer l'attention des ayants droits à la livraison sur l'applicabilité de la Convention. Elle doit aussi avoir pour effet que si le juge d'un Etat non contractant (auquel les dispositions de la Convention ne s'appliquent donc pas "ex lege") est saisi d'un différend relatif à une commission de transport couverte par un T.C.T., il devra appliquer la Convention sur une base contractuelle en raison de ce titre dont cette clause était un élément essentiel. Sur les conséquences de l'omission de cette clause, v. infra, à l'article 37.

Enfin, de même que l'art. 6, par. 3, de la CMR pour la lettre de voiture, le paragraphe 2 de cet article 27 permet aux parties d'insérer dans le T.C.T. toutes autres indications qu'elles estimeraient opportunes.

Article 28

Les constatations portant sur le point de savoir si la marchandise, au moment de sa prise en charge par le commissionnaire, était en bon état ou si son état correspondait aux mentions figurant au T.C.T., sont extrêmement importantes aux fins des recours que le réceptionnaire pourra devoir exercer dans la suite. Cet article prévoit une série de vérifications incombant au commissionnaire, de présomptions et de réserves à inscrire au T.C.T. afin de faciliter ces constatations.

Article 29

Cet article souligne d'une manière frappante la nature et la valeur du T.C.T. aux fins du crédit documentaire. Pour qu'aucune surprise ne soit possible, l'ayant droit à la livraison de la marchandise doit pouvoir se fier complètement à l'exactitude et à la conformité des énonciations de ce titre. Dans les relations entre les deux contractants originaires, le commissionnaire et le commettant, même lorsque ce dernier figure comme réceptionnaire au T.C.T., ce sera toujours le T.C.T. qui fera foi quant au contenu du contrat de commission: toutefois, dans le cadre de ces relations, la preuve contraire sera admise.

Article 30

Pour qu'un T.C.T. puisse être émis, il faut l'accord des volontés des parties au contrat, comme on l'a souligné à l'occasion de l'article 25. Par contre, la détermination des modalités de ce titre (nominatif, à ordre ou au porteur), telles que les prévoit l'article 30, dépend exclusivement de la volonté du commettant.

Article 31

Cet article reproduit sous une forme plus simplifiée les dispositions concernant l'endossement contenus dans les lois uniformes de Genève de 1930 et de 1931 en matière cambiaire (lettre de change et billet à ordre; chèque).

Article 32

Cet article sert à la fois à tirer au clair et à récapituler certaines règles généralement admises en matière d'effets de commerce et de titres de crédit. Il se rattache également au système des lois uniformes en matière cambiaire.

Article 33

La règle édictée dans cet article découle de la nature même du T.C.T. qui, dans une très large mesure, présente les mêmes caractéristiques et a les mêmes effets qui sont reconnus au connaissance en droit maritime.

Article 34

En cas d'instructions nouvelles pouvant modifier le contrat de commission, ou tout au moins le compléter, la production du T.C.T. est indispensable. La CMR exige de même, en son art. 12, la présentation de la lettre de voiture, bien que celle-ci n'ait pas la valeur d'un T.C.T. quant au crédit documentaire. Les instructions nouvelles devront être inscrites sur le T.C.T. sous peine d'engager, sur la base de l'article 37, la responsabilité du commissionnaire vis-à-vis du réceptionnaire du chef de ces mêmes instructions.

Article 35

En principe, la livraison de la marchandise ne peut avoir lieu que contre remise du T.C.T., sans quoi le commissionnaire s'exposerait au risque, s'il livrait la marchandise à une autre personne qu'à l'ayant droit véritable, de voir ce dernier se présenter plus tard, le T.C.T. à la main, pour lui en demander la livraison. Toutes les fois que la personne qui vient réclamer la marchandise au commissionnaire sans pouvoir cependant produire le T.C.T. (par exemple parce que le réceptionnaire n'a pas encore reçu ce titre ou même parce que ce titre s'est perdu),

le commissionnaire a la faculté (non pas l'obligation) de livrer malgré tout la marchandise à cette personne. L'usage de cette faculté, dont le commissionnaire estimera sans doute pouvoir se prévaloir en présence de circonstances particulièrement convaincantes (production d'une copie certifiée conforme d'un T.C.T. nominatif, par exemple), est subordonné à une condition: le commissionnaire devra exiger de la personne qui lui demande la livraison de la marchandise sans lui produire l'original du T.C.T. mais en rendant vraisemblable sa prétention, une garantie sérieuse, que prévoient les paragraphes 3 et 4. Cette garantie sert à couvrir tous ceux qui pourraient être ultérieurement impliqués à la suite de la livraison à un faux ayant droit (c'est-à-dire la responsabilité du faux ayant droit vis-à-vis du commissionnaire et de l'ayant droit véritable d'après le T.C.T., et la responsabilité encourue vis-à-vis de ce dernier par le commissionnaire), pour la satisfaction de leurs créances en dommages-intérêts par préférence à tous autres créanciers (paragraphes 5 et 6). Pour la sanction, v. infra, à l'article 37.

Article 36

On a déjà parlé, dans le cadre des Remarques générales, de cette disposition qui concerne les relations entre le T.C.T. et les titres sous-jacents afférents à la marchandise lesquels sont émis par d'autres personnes que le commissionnaire (transporteurs ou exécutants de prestations accessoires). Pour la sanction, v. infra, à l'article 37.

Article 37

Au cas où le commissionnaire n'observerait pas certaines obligations de nature juridique, expressément mises à sa charge par le projet, il devra en répondre sans pouvoir invoquer les limites de responsabilité prévues dans celui-ci. Il s'agit de l'omission dans le T.C.T. de la clause concernant l'application de la Convention (clause "paramount": v. le commentaire de l'article 27), de l'exécution d'instructions nouvelles sans avoir porté celles-ci sur le T.C.T. en les signant (article 34), la livraison de la marchandise effectuée sans remise du T.C.T. ou sans que la prétention du soi-disant réceptionnaire ait été rendue vraisemblable par celui-ci et sans qu'ait été fournie une garantie (article 35), le transfert de titres afférents à la marchandise à d'autres personnes que celles qui sont indiquées à l'article 36.

Article 38

La réglementation des questions de procédure a été reprise, à part quelques améliorations rédactionnelles secondaires, de l'art. 31 de la CMR. Elle s'applique non seulement aux différends relatifs aux actions substantiellement réglées dans le projet, mais encore à tous litiges quelconques auxquels peut donner lieu le contrat de commission ou le T.C.T. (si on en a émis un), par conséquent aussi pour l'action en paiement de la rémunération du commissionnaire.

Article 39

Cette disposition, qui concerne l'admissibilité d'une clause d'arbitrage, correspond textuellement à l'art. 33 de la CMR.

Article 40

Dans l'intérêt de la sécurité du droit, le projet a fixé un délai de prescription relativement bref: un an.

Les lettres a) à e) du paragraphe premier s'efforcent, dans la détermination du moment à partir duquel le délai de prescription devra prendre cours, de rendre justice aux raisons mêmes auxquelles répond l'action soumise à la prescription. On peut ainsi raisonnablement estimer d'une manière générale qu'est perdue la marchandise qui n'est pas encore arrivée au réceptionnaire trois mois après que le commissionnaire l'a prise en charge (lettre b): v. art. 30 de la CMR). Il faut également admettre que, pour toutes les autres actions nées du contrat de commission de transport ou du T.C.T., la prescription annale a pour point de départ l'expiration d'un délai de trois mois après l'établissement du titre ou, s'il n'en a pas été émis, après la conclusion du contrat (lettre e)).

Dans le cas prévu à l'article 35, où le véritable réceptionnaire vient réclamer au commissionnaire la marchandise que celui-ci aurait livrée sans remise du T.C.T., il a paru équitable de ne faire prendre cours à la prescription qu'au moment où ce véritable ayant droit a eu connaissance de la livraison litigieuse (lettre d)). Enfin il a aussi paru équitable de ne pas laisser la durée de la prescription de l'action contre les cautions ou en attribution des dépôts prévus aux articles 9 et 35 sous l'empire du droit commun, lequel peut prévoir des délais fort longs, ce qui rendrait ces garanties

particulièrement onéreuses. Toutefois, alors que les actions en matière de caution ou de dépôt prévu à l'article 9 en cas de contestation à la livraison peuvent être soumises sans difficulté à la prescription annale (lettre c)), il a paru nécessaire, en raison de la délicatesse des rapports pouvant naître des situations prévues aux paragraphes 3 à 6 de l'article 35, de prévoir un délai de deux ans (paragraphe 2) pour la prescription de l'action contre la caution ou en attribution du dépôt que prévoit cet article.

Enfin, ce sera dans un délai de trois ans que se prescriront les actions en réparation du préjudice intentées contre le commissionnaire ou ses préposés et représentants, lorsque ce préjudice a eu pour cause une faute intentionnelle ou une faute particulièrement grave correspondant à la définition donnée à l'article 21 du projet.

Le paragraphe 4 prévoit un cas particulier de suspension de la prescription lorsqu'une réclamation écrite a été présentée. Cette réclamation a pour effet de prolonger le délai de la prescription aussi longtemps qu'elle n'a pas été repoussée par écrit, avec la restitution des documents justificatifs. Ce système a pour effet, d'une part, de mettre le futur demandeur, au cours des pourparlers entre parties ayant pour objet le différend, à l'abri de tactiques dilatoires tendant à gagner du temps jusqu'après l'expiration de la courte prescription du projet et de ne pas l'obliger à assigner par prudence dans tous les cas. Il incite, d'autre part, l'autre partie, qui a tout intérêt à ce que la prescription reprenne à courir au plus tôt, à prendre position aussi vite que possible sur la réclamation dont elle est saisie (v. l'art. 32 de la CMR et l'art. 47 de la CIM (1961)). Pour le reste, la suspension et l'interruption de la prescription sont soumises aux dispositions qui régissent cette matière dans la loi de l'Etat auquel appartient la juridiction saisie, c'est-à-dire en excluant les règles du droit international privé de cet Etat.

Il fallait que la personne assignée sur la base d'une des actions en justice couvertes par ce Chapitre du projet puisse exercer ses recours éventuels (par exemple contre un transporteur ou l'exécutant d'une prestation accessoire, par elle retenu responsable) même après l'expiration du délai de prescription correspondant à cette action lorsque cette même personne se trouvait dans l'impossibilité d'exercer son action récursoire en temps utile parce que l'action principale avait été intentée contre elle au moment même où le délai de prescription prenait fin. Une telle prorogation des délais de prescription pour les actions récursoires pourrait toutefois se heurter à des dispositions contenues dans

d'autres Conventions multilatérales entre Etats, concernant la prescription des actions tirées de contrats de transport. Dès lors, il a bien fallu tenir compte, non sans regret, de cette éventualité et apporter au début du paragraphe 7 une limitation à la portée du projet.

Article 41

Comme les remarques générales l'ont déjà souligné, une Convention concernant l'unification d'une certaine branche du droit ne saurait, à moins d'atteindre l'ampleur d'un Code ou même d'un traité, régler tous les problèmes qui peuvent être soulevés dans le cadre de l'institution juridique prise en considération. Une certaine unification peut cependant être atteinte si l'on complète les prescriptions de droit matériel immédiatement applicables par des règles de conflit. Pour certaines opérations (celles qui sont visées au paragraphe premier), on renvoie, sauf stipulation contraire, à la "lex loci", tandis que pour le surplus, c'est le lieu où le commissionnaire exerce son activité qui offre un point de rattachement acceptable et d'ailleurs aussi le plus équitable dans la plupart des cas.

Article 42

Le fait que les dispositions du projet sont de droit impératif a déjà été mis en relief dans les Remarques générales. A côté de l'affirmation que le paragraphe premier de cet article contient dans ce sens, le paragraphe 2 énumère à titre d'exemple - comme le font d'ailleurs de nombreuses Conventions dans le domaine du droit des transports - un certain nombre de clauses dont le projet entend souligner plus particulièrement la nullité en tant qu'elles contreviennent aux dispositions impérativement édictées par lui. La seule différence entre l'art. 41, par. 2, de la CMR et le présent article est que ce dernier entend affirmer expressément la nullité des clauses soumettant les litiges à une juridiction d'un Etat non contractant, parce qu'il a semblé que l'interdiction de stipuler de telles clauses ne résultait qu'indirectement du paragraphe premier de l'article 38.

Dispositions finales (articles 43 à 50)

Ces articles contiennent les clauses usuelles dans les instruments internationaux en ce qui concerne les signatures, les ratifications, les adhésions, l'entrée en vigueur, les dénonciations, l'élargissement de la sphère d'application à certains territoires et les notifications. Dans l'élaboration de ces dispositions, il a été prévu que l'adoption de la Convention sera soumise aux délibérations d'une Conférence diplomatique qui devra se tenir à Vienne. La question de savoir quels seront les pays à l'adhésion desquels la Convention sera ouverte n'a pas été tranchée (article 44, paragraphe premier). L'article 45 édicte qu'aucune réserve ne sera admise à la Convention. L'article 49 prévoit la compétence de la Cour internationale de Justice pour le règlement de tous différends entre Hautes Parties contractantes. Aux termes de l'article 50, la notification des signatures et de tous autres instruments concernant la Convention ne devra pas seulement être adressée aux pays signataires et adhérents mais aussi à l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT). Dans une note finale, le projet indique, à titre d'information, l'exemple de deux Conventions internationales récentes, pour le cas où la Conférence diplomatique désirerait insérer dans les dispositions finales une clause de révision ou une clause relative aux Etats fédératifs et non unitaires.



U.D.P. 1966 - Etudes: XXXVI
Commission de Transport-Doc. 43
(Edition Française)

C O R R I G E N D U M

Pag. 13 - Ad art. 30, lire la 4^{ème} ligne comme suit :

"nom ou à l'ordre de toute autre personne".

Rome, 10 juin 1967.