



# Assemblée générale

Cinquante-quatrième session

Documents officiels

Distr. générale  
25 août 2008  
Français  
Original: anglais

---

## Commission des Nations Unies pour le droit commercial international Quarante-et-unième session

### Compte rendu analytique de la 866<sup>e</sup> séance

Tenue au Siège, à New York, le lundi 16 juin 2008, à 15 heures

*Président :* M. Illescas ..... (Espagne)

## Sommaire

Finalisation et approbation d'un projet de convention sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (*suite*)

---

Le présent compte rendu est sujet à rectifications.

Les rectifications doivent être rédigées dans l'une des langues de travail. Elles doivent être présentées dans un mémorandum et être également portées sur un exemplaire du compte rendu. Il convient de les adresser, une semaine au plus tard à compter de la date de distribution du présent document, au Chef du Service de la gestion des conférences, bureau D0771, Centre international de Vienne.

Les rectifications éventuelles aux comptes rendus de la présente session seront groupées dans un rectificatif unique, qui sera publié peu après la clôture de la session.

08-38261 (F)



*La séance est ouverte à 15 h 15.*

**Finalisation et approbation d'un projet de convention sur les contrats de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer** (*suite*) (A/CN.9/642, A/CN.9/645 et A/CN.9/658 et Add.1-13)

*Projet d'article 6 (Exclusions particulières et définitions de « transport de ligne régulière » et de « transport autre que de ligne régulière »*

1. **Le Président** note que les définitions de « transport de ligne régulière » et « transport autre que de ligne régulière » figurant à l'article premier, paragraphes 3 et 4, sont pertinentes pour la teneur du projet d'article 6. Il considère que la Commission souhaite conserver la formulation actuelle du projet d'article et les définitions connexes.

2. *Le projet d'article 6 et le projet d'article premier, paragraphes 3 et 4, sont approuvés quant au fond et renvoyés au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 7 (Application à certaines parties) et définitions de « porteur » et de « destinataire »*

3. **Le Président** note que les définitions de « porteur » et de « destinataire » à l'article premier, paragraphes 10 et 11, sont liées à la teneur du projet d'article 7. Il considère que la Commission souhaite conserver le libellé actuel des définitions ainsi que le projet d'article.

4. *Le projet d'article 7 et le projet d'article premier, paragraphes 10 et 11, sont approuvés quant au fond et renvoyés au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 82 (Règles spéciales pour les contrats de volume) et définition de « contrat de volume »*

5. **Le Président** propose que la Commission passe à l'examen du projet d'article 82 sans suivre l'ordre numérique, afin de terminer l'examen des dispositions liées au champ d'application du projet de convention. Il relève que la définition de « contrat de volume » figurant à l'article premier, paragraphe 2, est liée à la teneur du projet d'article 82.

6. **M<sup>me</sup> Downing** (Australie) dit que sa délégation s'est toujours opposée à la formulation du projet d'article 82 et à la politique qui la motive, tant dans les débats que par écrit (A/CN.9/658, par. 11-15 et 66-67,

et A/CN.9/WG.III/WP.88, annexe). Le projet de convention a pour objectif d'harmoniser la loi sur le transport de marchandises par mer; cet objectif serait compromis par le projet d'article 82, car même ses adeptes pensent que les dispositions relatives au « contrat de volume » s'appliqueraient à près de 70 % du commerce conteneurisé.

7. Par ailleurs, le test ultime de la convention consisterait à savoir si elle réalise un équilibre équitable entre les parties commerciales, et le projet d'article 82 échoue à ce test. La politique publique offre de bonnes raisons pour lesquelles les gouvernements et le droit international en général devraient protéger la partie la plus faible. Toutes les autres conventions internationales relatives au transport de marchandises offrent une telle protection, par exemple, en prévoyant une responsabilité obligatoire mais limitée. Le projet d'article 82 prévoit, cependant, un niveau sans précédent d'autonomie de la volonté des parties, entraînant ainsi la possibilité de causer un préjudice à la partie la plus faible, qui est généralement, quoique pas toujours, le chargeur. Sa délégation n'est pas satisfaite par le texte tel qu'il est actuellement rédigé et continue de plaider pour que la rédaction soit modifiée comme elle le propose dans ses commentaires écrits (A/CN.9/658, par. 14 et 67).

8. **M. Elsayed** (Égypte) dit que sa délégation s'associe à la déclaration du représentant de l'Australie.

9. **M<sup>me</sup> Talbot** (Observatrice pour la Nouvelle-Zélande) exprime l'accord de sa délégation avec la déclaration de l'Australie et attire l'attention sur les commentaires écrits de son pays concernant la définition de « contrat de volume » (A/CN.9/658/Add.2, par. 4-6).

10. **M. Schelin** (Observateur pour la Suède) dit que sa délégation appuie la disposition telle quelle, estimant qu'elle prévoit une protection suffisante pour le chargeur. Lier la question de l'autonomie de la volonté des parties à un nombre précis de conteneurs ou d'expéditions se traduirait par un manque de souplesse.

11. **M. Oyarzábal** (Observateur pour l'Argentine) dit que sa délégation souscrit à la position de l'Australie selon laquelle le projet d'article 82, tel qu'il est actuellement libellé, n'est pas acceptable, car il ne prévoit pas une protection suffisante pour les chargeurs des petits pays. Certes, aux termes du projet

d'article 92, la convention ne peut pas faire l'objet de réserves, mais une solution pour sortir de l'impasse, si les positions sont inflexibles, pourrait consister à permettre aux États de formuler une réserve spécifique au projet d'article 82.

12. **M<sup>me</sup> Chatman** (Canada) dit que sa délégation soutient la position de l'Australie et s'est toujours préoccupée du projet d'article 82 et d'une définition trop large de « contrat de volume ».

13. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) dit que, bien que sa délégation ne soit pas totalement opposée au principe d'accorder l'autonomie de la volonté des parties dans certaines circonstances, elle est préoccupée, comme elle l'a indiqué dans ses commentaires écrits (A/CN.9/658/Add.11, par. 21), par le fait que la définition de « contrat de volume » dans le projet d'article premier, paragraphe 2, soit trop vague pour permettre à un juge de décider si le projet d'article 82 s'applique dans tel ou tel cas.

14. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) dit que bien que les États-Unis aient de nombreux chargeurs, sa délégation tient à ce qu'un bon équilibre soit réalisé entre les intérêts des chargeurs et des transporteurs. Elle estime que le projet actuel répond aux préoccupations exprimées. Dans le Groupe de travail III (Droit des transports), plus de 30 délégations<sup>1</sup>, y compris certaines de celles qui se sont initialement opposées à la disposition, ont soutenu le projet final dans le cadre d'une solution de compromis.

15. **M. Hu Zhengliang** (Chine) rappelle que sa délégation n'a pas cessé d'exprimer son insatisfaction au sujet du projet d'article 82, en partie en raison de la protection insuffisante prévue pour les petits chargeurs. Par ailleurs, la définition des termes « contrat de volume » est si large qu'elle pourrait couvrir, par exemple, un accord d'expédition de trois conteneurs en trois voyages. Il est pratique que le projet de convention permette les dérogations, mais l'autonomie de la volonté des parties doit se fonder sur l'égalité du

pouvoir de négociation, ce qui n'est pas souvent le cas dans la réalité.

16. **Mme Slettemoen** (Norvège) dit que sa délégation préfère conserver le texte actuel du projet d'article et la définition de « contrat de volume ».

17. **M. Delebecque** (France) dit que, bien que la disposition ait été controversée dès le début, sa délégation estime que le compromis réalisé dans le Groupe de travail est acceptable, même s'il n'est pas parfait, et se prononce en faveur du maintien du libellé actuel du projet d'article 82.

18. **M. Cheong Hae-yong** (République de Corée) dit que son Gouvernement a organisé, avec les industries nationales et les experts du droit maritime, plusieurs réunions sur la question de « contrats de volume ». Compte tenu de leurs opinions, sa délégation plaide en faveur d'une approche plus prudente de cette question afin de protéger les petits chargeurs et transporteurs des pressions indues de la part des grands chargeurs et transporteurs. Si le projet de convention permettait l'autonomie de la volonté des parties pour ce qui est des « contrats de volume », un grand expéditeur pourrait, par exemple, imposer une clause de responsabilité absolue à un transporteur qui a un faible pouvoir de négociation, le privant ainsi de la protection des limites de responsabilité prévues par les Règles de La Haye et de Visby. Maximiser la responsabilité du transporteur tout en réduisant la quantité de cargaison constituant un « contrat de volume » ne profiterait qu'au chargeur. Même si la politique publique dans telle ou telle juridiction désapprouvait un contrat injustement préjudiciable au transporteur à cet égard, une fois que la convention aura été signée, les tribunaux locaux ne pourraient plus considérer un tel contrat comme étant illégal. Bien plus, les dispositions du « contrat de volume » compromettent l'uniformité et la prévisibilité du droit commercial visées par le projet de convention. Sa délégation convient avec les représentants de l'Australie, du Canada et de la Chine qu'un chiffre seuil doit figurer dans la définition de « contrat de volume ».

19. **M. Zunarelli** (Italie) dit qu'il partage les vues exprimées par le représentant de la France; le sujet a été longuement débattu et il est satisfait par le compromis adopté à Vienne.

20. **M<sup>me</sup> Eriksson** (Observatrice pour la Finlande) dit ses autorités nationales ont examiné le projet d'article et estiment que le libellé actuel offre suffisamment de

<sup>1</sup> Afrique du Sud, Angola, Bénin, Brésil, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Danemark, El Salvador, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Gabon, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Italie, Mauritanie, Namibie, Niger, Nigeria, Norvège, Pologne, Sénégal, Slovaquie, Suisse, Thaïlande, Togo, Royaume-Uni et Venezuela (République bolivarienne du).

garanties pour assurer un traitement équitable des deux parties à un contrat; elle préférerait le laisser tel quel.

21. **M<sup>me</sup> Peer** (Autriche) déclare que tout en préférant ne pas modifier le libellé du projet d'article 82, elle pourrait s'associer aux propositions visant à clarifier la définition de « contrats de volume » dans le projet d'article premier, paragraphe 2, avancées par les représentants de l'Australie et de l'Allemagne.

22. **M. Sato** (Japon) indique qu'il partage l'avis des représentants de la Finlande et de la France; le projet d'article 82, en particulier avec le récent rajout des paragraphes 2 c) et d), prévoit une protection suffisante pour les chargeurs. Toute initiative visant à clarifier la définition de « contrat de volume » prêterait à controverse. Fixer des paramètres précis rendrait la définition inflexible et il est peu probable que l'on parvienne à un accord sur un montant; une formulation du style « volume substantiel » serait encore plus vague que le texte actuel.

23. **M. Mayer** (Suisse) dit qu'il s'associe aux déclarations faites par les représentants de la France et des États-Unis d'Amérique entre autres.

24. **M. Lebedev** (Fédération de Russie) dit qu'il est disposé à examiner toute proposition d'une nouvelle définition de « contrats de volume », mais il ne compte pas trop sur une solution jugée acceptable par tous les membres de la Commission. Le projet d'article 82 est important pour les négociants, les chargeurs et d'autres parties, tout particulièrement dans le cadre du transport par conteneur. Il suggère également la manière dont la convention, une fois adoptée, sera appliquée à l'avenir. En incluant la référence aux « droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus » dans le paragraphe 1, les rédacteurs ont voulu s'assurer que si un cas futur impliquant des violations par un chargeur ou un transporteur se présentait devant les tribunaux, la présomption serait que la convention vise à prévenir les augmentations ou les diminutions abusives de la responsabilité.

25. La Commission a approuvé quant au fond le projet d'article 2 (Interprétation de la présente Convention), qui souligne « la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application ainsi que d'assurer le respect de la bonne foi dans le commerce international ». Cette déclaration vise à donner des orientations aux tribunaux dans les cas faisant intervenir les préoccupations exprimées par le représentant de l'Australie. En l'absence d'une

proposition claire d'une nouvelle définition de « contrats de volume », il préférerait laisser tels quels le projet d'article premier, paragraphe 2, et le projet d'article 82.

26. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal) dit que le projet d'article 82 revêt une grande importance pour les États de sa région. Sa formulation actuelle traduit les préoccupations exprimées par les délégations et il ne voit pas de raison de revenir sur cette question délicate; le texte est acceptable en l'état.

27. **M. Bigot** (Observateur pour la Côte d'Ivoire) dit qu'il fait siennes les vues exprimées par le représentant du Sénégal.

28. **Le Président** dit qu'il est clair que les modifications proposées au projet d'article n'emportent pas le soutien de la majorité des délégations.

29. *Le projet d'article 82 et le projet d'article premier, paragraphe 2, sont approuvés quant au fond et renvoyés au groupe de rédaction.*

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

30. **Le Président** dit que les définitions figurant dans le projet d'article premier, paragraphes 14 à 16 et 18 à 22 se rapportent toutes au chapitre 3 (Documents électroniques de transport). Il propose toutefois que la Commission commence par l'examen des projets d'articles 8, 9 et 10, avant d'échanger les vues sur la définition de « document électronique de transport » figurant dans le projet d'article premier, paragraphe 18, les autres définitions devant être examinées en rapport avec les projets d'articles du chapitre 8 (Documents de transport et documents électroniques de transport).

31. *Il en est ainsi décidé.*

32. *Le projet d'article 8 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*Projet d'articles 9 (Procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociables) et 10 (Substitution d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable)*

33. *Les projets d'articles 9 et 10 sont approuvés quant au fond et renvoyés au groupe de rédaction.*

*Définition de « document électronique de transport »*

34. *Le projet d'article premier, paragraphe 18, est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 11 (Transport et livraison des marchandises)*

35. *Le projet d'article 11 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 12 (Durée de la responsabilité du transporteur)*

36. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) appelle l'attention sur le paragraphe 7 des commentaires formulés par sa délégation au sujet du projet de convention figurant dans le document A/CN.9/658/Add.11. Ce document propose des modifications au projet d'article 12, paragraphe 3 a) et b). Ces alinéas, dans leur forme actuelle, donnent l'impression que les parties à un contrat de transport pourraient exclure la responsabilité du transporteur si les marchandises étaient reçues avant le moment de leur chargement initial aux termes du contrat. Sa délégation estime que le transporteur doit assumer la responsabilité à partir du point auquel les marchandises ont été reçues et ne devrait pas avoir la possibilité d'échapper à sa responsabilité en redéfinissant la période de responsabilité.

37. **M. Tsantzos** (Grèce) dit que sa délégation estime qu'il faudrait insérer les termes « sur le navire » après « chargement initial » et les termes « du navire » après « déchargement final » dans le projet d'article 12, paragraphe 3 a) et b), respectivement, pour empêcher le transporteur de se libérer de la période minimum de responsabilité entre le moment où les marchandises ont été chargées sur le navire et le moment de leur déchargement.

38. **M. Morán Bovio** (Espagne) signale que le texte espagnol du projet d'article 12, paragraphe 3, contient les termes « sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 », alors que la référence au paragraphe 2 a été supprimée des versions en d'autres langues.

39. Il ne pense pas que la majorité des délégations soit favorable aux modifications proposées par la représentante de l'Allemagne; le libellé actuel traduit l'intention des rédacteurs et devrait rester tel quel.

40. **M<sup>me</sup> Downing** (Australie) appelle l'attention sur les commentaires de sa délégation concernant le projet

de convention figurant dans le document A/CN.9/658, par. 20-21, dans lequel elle se préoccupe du fait que le projet d'article 12, paragraphe 3, pourrait permettre aux transporteurs de limiter leur responsabilité à la période de sous-palan à sous-palan, ce qui offrirait aux chargeurs moins de protection que ne le fait la législation australienne en vigueur. Sa délégation préférerait supprimer entièrement le paragraphe, mais pourrait accepter la modification proposée par la représentante de l'Allemagne.

41. **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni), appuyant la proposition allemande, déclare que le projet d'article 12 dans sa formulation actuelle ne tient pas suffisamment compte du fait que la réception et la livraison, voire la possession, sont des notions plutôt que des phénomènes comme le chargement et le déchargement. La responsabilité du transporteur maritime ne commence pas nécessairement avec le chargement ni ne prend fin avec le déchargement. C'est la prise de contrôle effective des marchandises par le transporteur qui est cruciale. Le projet d'article 12, paragraphe 3, vise à prévenir des mécanismes contractuels qui refuseraient artificiellement que le transporteur a pris le contrôle effectif des marchandises.

42. Le texte actuel ne tient pas compte d'une situation dans laquelle le destinataire, à la différence du projet d'article 45, choisit de ne pas prendre un tel contrôle effectif en refusant d'accepter la livraison. Sa délégation estime que la modification proposée par la délégation allemande sert mieux le principe sur lequel repose le paragraphe 3 et aussi fait siennes les préoccupations exprimées par l'Allemagne au sujet du projet d'article 20.

43. **M. Elsayed** (Égypte) dit que le paragraphe 3, tel qu'il se présente, n'est pas acceptable car il est ouvert à des interprétations divergentes et parce qu'il ne tient compte que des obligations du transporteur, sans prendre en considération les responsabilités éventuelles d'une tierce partie aux termes d'un contrat antérieur conclu entre les deux.

44. **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas) indique qu'il trouve le projet d'article 12, paragraphe 3, plutôt acceptable. L'intention est de conserver, dans le projet de convention, la Règle La Haye-Visby établie selon laquelle le transporteur assume la responsabilité de la perte des marchandises et des dommages causés aux marchandises durant la période de sous-palan à sous-palan. Le paragraphe 3 a) stipule en l'occurrence

que le moment de la réception des marchandises, tout en étant négociable, ne doit pas être ultérieur au commencement du chargement – en d’autres termes, le moment où les marchandises ont été amarrées au palan – et que le moment de la livraison ne peut pas être stipulé comme étant antérieur à l’achèvement du déchargement. Il ne partage pas le point de vue de la délégation allemande selon laquelle les dispositions du paragraphe 3 sont incorrectes.

45. Étant donné que le projet de convention s’applique au transport multimodal et de port à port, le texte se réfère au « chargement initial » et au « déchargement final », ce qui, dans le cas du transport port à port signifie automatiquement sur le navire et à partir du navire. La formulation supplémentaire proposée par la Grèce est donc inutile.

46. **M<sup>me</sup> Chatman** (Canada) propose de supprimer le paragraphe 3 ou de le remplacer par la proposition allemande.

47. **M. Miller** (États-Unis d’Amérique) dit qu’il est dans l’ensemble du même avis que les Pays-Bas. Le projet de convention devrait faciliter toutes les activités du secteur et devrait donc couvrir la gamme complète des possibilités, de la responsabilité de sous-palan à sous-palan au port à port ou porte à port. L’objectif du projet d’article 12, paragraphe 3, consiste à prévenir les abus; et pourtant les délégations qui sont le plus préoccupées par les abus éventuels sont les mêmes qui s’y opposent. La proposition allemande n’est pas une précision mais plutôt la réouverture complète du débat sur l’une des dispositions fondamentales qui déterminera le type de convention qui sera adoptée. Sa délégation estime que la Commission devrait se ranger à l’avis du Groupe de travail, qui a consacré tant de temps pour parvenir au texte de compromis qui est soumis à la Commission.

48. **M. Sato** (Japon) fait remarquer que son interprétation du projet d’article 12, paragraphe 3, est similaire à celle des États-Unis. L’intention consiste à s’assurer que, tout en proscrivant un accord sur une période de responsabilité plus courte que celle de sous-palan à sous-palan, la période convenue pourrait aussi être plus longue, y compris de port à port, voire de porte à porte. La proposition allemande fait échec à la disposition et en change complètement le caractère.

49. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) dit que la proposition de sa délégation ne vise pas à changer le caractère du paragraphe 3, qu’elle interprète

conformément à la modification proposée, à savoir de ne pas revenir au principe de sous-palan à sous-palan des Règles de La Haye et de Visby, mais plutôt conformément aux Règles de Hambourg dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer. Elle estime elle aussi qu’il y a une grande différence entre les Règles de La Haye et de Visby et le projet d’article 12, paragraphe 3, qui ont une disposition qui permettrait au transporteur d’exclure la responsabilité même lorsqu’il est en possession physique des marchandises. Si, comme l’ont soutenu les Pays-Bas, l’intention du texte est de conserver le principe de sous-palan à sous-palan, il faudrait adopter la même démarche que dans le cadre des Règles de La Haye et de Visby, à savoir, en laissant aux législations nationales le soin de réglementer l’autonomie de la volonté des parties d’exclure la responsabilité en dehors de la période de sous-palan à sous-palan.

50. Par ailleurs, dans le projet d’article 20, le projet de convention développe une notion entièrement nouvelle, assimilant la position de la partie exécutante maritime à celle du transporteur sous contrat et les rendant responsables au même degré. En d’autres termes, aux fins du projet d’article 12, paragraphe 3, si le transporteur sous contrat peut exclure la responsabilité des dommages au port, personne ne sera responsable de ce qui s’est passé au port; alors qu’aux termes des Règles de La Haye et de Visby, au moins une partie demeure responsable.

51. Si au paragraphe 3 le principe de sous-palan à sous-palan devait être remplacé par le principe plus général de la période de responsabilité, il faudrait indiquer clairement que dès que le transporteur a pris possession des marchandises à terre ou dans un véhicule de transport dans la zone portuaire, la responsabilité du transporteur commence et le transporteur ne peut pas chercher une exemption par le biais d’une définition de la période de responsabilité.

*La séance est suspendue à 16 h 55 et reprend à 17 h 15.*

52. **M<sup>me</sup> Mbeng** (Cameroun) appuie l’essentiel de la proposition allemande et convient que le libellé actuel du projet d’article 12, paragraphe 3, ne reflète pas son objectif. Il serait regrettable de revenir à la démarche de La Haye-Visby en définissant la période de responsabilité.

53. **M. Zunarelli** (Italie) relève que le texte actuel est une nette amélioration par rapport à La Haye-Visby. Il

s'inscrit en faux contre l'interprétation de la délégation allemande et celles d'autres pays : le texte ne permet pas au transporteur de limiter la période de responsabilité, mais, simplement pour la protection du chargeur, il permet aux parties de convenir que le moment et le lieu de la livraison et de la réception pourraient différer du moment auquel une personne autre que le transporteur reçoit les marchandises, tant que cela se passe après le chargement initial ou avant le déchargement final. En aucune circonstance, le transporteur ne pourrait refuser la responsabilité après avoir reçu les marchandises. Le transporteur pourrait seulement déclarer qu'une autre personne qui a reçu les marchandises l'a fait au nom du chargeur. Aux termes du texte actuel, le transporteur serait encore responsable s'il entreposait les marchandises.

54. **M. Delebecque** (France) fait remarquer qu'il ne se poserait actuellement pas de problème si l'on avait adopté les propositions passées de définir la livraison en termes matériels plutôt que juridiques — par exemple, le transfert effectif ou la mise effective à disposition. Le paragraphe 3 (b) vise à protéger les destinataires contre les abus. La France a une législation protectrice en ce sens qu'une clause de sous-palan à sous-palan ne s'appliquerait qu'une fois que les marchandises ont été effectivement mises à la disposition du destinataire, mais d'autres pays n'ont peut-être pas une telle législation, ce qui rend leurs préoccupations compréhensibles.

55. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) remercie la délégation allemande d'avoir expliqué la logique de sa proposition, mais déclare que sa délégation a une lecture tout à fait différente du texte actuel. La période de responsabilité du transporteur serait stipulée dans le contrat de transport; si le transporteur assume des fonctions en dehors du champ d'application de la convention, sa responsabilité sera déterminée par d'autres règles et régimes nationaux, qui prévoient souvent un niveau de responsabilité encore plus élevé. Les personnes autres que le transporteur qui sont en possession des marchandises sont couvertes, le cas échéant, par les lois nationales. Ce serait malavisé d'essayer dans le projet de convention d'imposer des règles au transporteur lorsqu'il agit à un titre autre que celui de fournisseur de services de transport. Les préoccupations de l'Allemagne ne sont donc pas fondées.

56. **M. Alba Fernández** (Espagne) dit que l'inclusion dans le projet d'article 12, paragraphes 3 a) et b), d'une

référence aux personnes visées à l'article 19 obscurcirait au lieu de clarifier la question, dans la mesure où elle distrairait le lecteur et pourrait créer des problèmes dans des cas pratiques précis à l'avenir. De l'avis de sa délégation, le projet d'article 12, paragraphe 3, est suffisamment clair en ce qui concerne la responsabilité du transporteur à l'égard des marchandises et devrait donc être maintenu tel quel.

57. **M. Schelin** (Observateur pour la Suède) signale que le projet d'article 12, paragraphe 3, pourrait être interprété de deux manières différentes. D'une part, l'on pourrait entendre par là que la responsabilité du transporteur commence lorsqu'il reçoit les marchandises et se termine lorsque les marchandises sont livrées; le paragraphe 3 empêche simplement le contrat de transport d'indiquer un moment de réception après le début du chargement initial ou un moment de livraison avant l'achèvement du déchargement final. D'autre part, on pourrait l'interpréter comme l'ancien principe de sous-palan à sous-palan, selon lequel un transporteur pourrait éviter la responsabilité des marchandises pendant l'entreposage, soit avant leur réception soit après leur livraison. La Suède souscrit à la première interprétation et considère le paragraphe 3 comme étant une simple clarification; d'autres délégations semblent cependant interpréter la disposition différemment. La formulation actuelle, quoique ambiguë, ne peut pas être facilement modifiée; sa délégation accepte, de ce fait, le projet d'article 12, paragraphe 3, tel qu'il est libellé.

58. **M. Cheong Hae-yong** (République de Corée) dit que sa délégation est également favorable à la version actuelle du projet d'article 12, paragraphe 3.

59. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) se félicite de l'explication donnée par la délégation suédoise. Elle s'inscrit en faux contre le point de vue exprimé par le représentant de l'Espagne selon lequel la signification du paragraphe 3 est claire; elle semble claire aux différentes délégations de différentes manières. C'est la raison pour laquelle il serait utile de trouver un moyen de clarifier la disposition, peut-être dans le cadre de consultations informelles. Cependant, sa délégation aimerait avant tout avoir des précisions sur le sens exact du paragraphe 3. Elle pourrait accepter l'interprétation de l'Italie, telle qu'elle a été appuyée par la Suède. Si le Groupe de travail souscrit à cette interprétation, elle ne verrait pas d'inconvénients à ce que la disposition elle-même soit rendue plus précise ou, tout au moins, que sa signification soit rendue plus

claire dans le rapport de la présente session. Il serait très regrettable que le débat se termine par un désaccord.

60. **M<sup>me</sup> Slettemoen** (Norvège) dit que sa délégation interprète le paragraphe 3 de la même manière que la Suède.

61. **M. Sato** (Japon) se demande si la préoccupation exprimée par l'Allemagne ne serait pas apaisée par une précision à l'effet qu'aucune disposition du paragraphe 3 n'empêche un État contractant d'introduire des règles obligatoires couvrant la période avant le chargement et après le déchargement.

62. **Le Président** demande au représentant du Japon s'il souhaite que la précision soit incluse dans le rapport ou bien dans le texte du projet de convention.

63. **M. Sato** (Japon) dit qu'il se référerait au rapport. Toutefois, si les autres délégations souhaitaient inclure une précision dans le projet de convention lui-même, sa délégation envisagerait une telle possibilité.

64. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) déclare que, si le représentant japonais veut dire qu'aucune disposition du projet de convention n'empêche un État contractant d'introduire des règles obligatoires visant la période avant que la période de responsabilité du transporteur ne commence, qui pourrait être au moment du chargement, et après la fin de la période de responsabilité du chargeur, qui pourrait être au moment du déchargement, mais pour un transport porte à porte ou port à port serait à ces points respectifs, sa délégation n'a pas d'objection contre l'inclusion d'une telle précision dans le rapport de la session.

65. **M. Sato** (Japon) confirme que c'est bien ce qu'il voulait dire.

66. **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas) dit qu'il est quelque peu déconcerté. Il est évident que la législation nationale pourrait réglementer la période avant le chargement et après le chargement. Il convient avec la représentante de l'Allemagne que le texte, dans sa formulation actuelle, est ambigu; il ne faudrait épargner aucun effort pour éliminer l'ambiguïté. Les différences d'opinion ne lui semblent pas importantes.

67. **M. Morán Bovio** (Espagne) fait sienne l'observation formulée par le représentant des Pays-Bas. Il ne comprend pas très bien pourquoi on discute de sujets qui relèvent de la législation nationale et sont

donc hors du champ d'application du projet de convention.

68. **M. Zunarelli** (Italie) propose de conserver le libellé actuel du paragraphe 3, moins la phrase « aux fins de déterminer la période de responsabilité du transporteur », et de l'insérer directement après le paragraphe 1 ou même de faire en sorte qu'il en fasse partie. Il apparaîtra alors clairement que le paragraphe 3 ne déroge pas à la disposition générale stipulée au paragraphe 1, mais impose simplement des limitations aux parties au moment d'élaborer le contrat de transport.

69. **M. Alba Fernández** (Espagne) propose de placer le paragraphe 3 directement après le paragraphe 1 et d'insérer une phrase d'introduction qui pourrait être libellée comme suit : « sans préjudice du paragraphe 1 ». La modification mineure proposée par le représentant de l'Italie pourrait constituer la solution.

70. **M<sup>me</sup> Eriksson** (Observatrice pour la Finlande), appuyant **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) et **M. Hu Zhengliang** (Chine), propose qu'un petit groupe examine la question dans le cadre de consultations informelles. Elle espère que l'on va trouver une solution afin d'éliminer l'ambiguïté actuelle pour les générations futures.

71. **Le Président** dit qu'il considère que la Commission souhaite laisser la question ouverte et tenir des consultations informelles.

72. *Il en est ainsi décidé.*

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

73. **M. Elsayed** (Égypte) dit qu'il a du mal à comprendre comment la Commission pourrait permettre à un transporteur d'émettre un document qui inclut un transport qui n'est pas couvert par le contrat de transport et à l'égard duquel il n'assume pas l'obligation de transporter les marchandises. Une telle disposition va à l'encontre de l'esprit du projet de convention, qui vise à garantir les droits et à définir les obligations des parties qui concluent un contrat. Le projet d'article 13 devrait donc être supprimé.

74. **M<sup>me</sup> Downing** (Australie) convient que le projet d'article 13 doit être supprimé.



75. **M. Delebecque** (France) dit que le projet d'article 13 est problématique parce qu'il n'est pas clair, tout au moins dans la version française, et parce qu'il va à l'encontre de l'objectif général du projet de convention. La France a déjà exprimé ses réserves à ce sujet et est favorable à la suppression du projet d'article.

76. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) dit que sa délégation aussi a un certain nombre de sujets de préoccupation concernant le projet d'article 13. La délégation allemande a demandé des précisions lors de la vingt-et-unième session du Groupe de travail. La version actuelle est légèrement mieux, mais il demeure beaucoup d'incertitude. En renvoyant les membres aux commentaires écrits de l'Allemagne (A/CN.9/658/Add.11, par. 8), elle dit que sa délégation se préoccupe surtout du fait que dans le cas d'un document de transport négociable, on ne voit pas clairement à qui le porteur du document pourrait réclamer la livraison des marchandises. L'article premier, paragraphe 14, définit le document de transport comme « un document émis au titre d'un contrat de transport ». L'article 13 traite toutefois d'un sujet entièrement différent, d'où l'incertitude. La solution la plus simple consisterait à supprimer le projet d'article, car il n'est pas nécessaire aux fins du projet de convention.

*La séance est levée à 18 heures.*