



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 867^e séance

Tenue au Siège, à New York, le mardi 17 juin 2008, à 10 heures

Président : M. Illescas (Espagne)

Sommaire

Finalisation et approbation d'un projet de convention sur le contrat 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 une des langues de travail. Elles doivent être présentées dans un mémorandum et également incorporées à un exemplaire du compte rendu. Il convient de les adresser, une semaine au plus tard à compter de la date du présent document, au Chef de la Section d'édition des documents officiels, bureau DC2-750, 2 United Plaza.

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

08-38631 (F)



La séance est ouverte à 10 h 15.

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

Projet d'article 13 (Transport n'entrant pas dans le champ du contrat) (suite)

1. **M. Kim** Bong-hyun (République de Corée) fait savoir que sa délégation a levé son opposition au libellé actuel du projet d'article 13 et appuie son approbation.

2. **M. Egbadon** (Nigéria) dit que le projet d'article 13 est dénué d'intérêt puisque la responsabilité du transporteur ne s'étend pas au-delà de la durée couverte par le contrat de transport. C'est pourquoi sa délégation estime qu'il convient de supprimer le projet d'article 13.

3. **M^{me} Carlson** (États-Unis d'Amérique) dit qu'il est en fait de l'intérêt des chargeurs que soit conservé le projet d'article 13, puisque le transporteur ne peut accepter d'effectuer un déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport qu'« à la demande du chargeur ». Par conséquent, les arguments de certaines délégations selon lesquels la suppression du projet d'article 13 profiterait au chargeur ne sont pas fondés. Il faut, au contraire, conserver le projet d'article sous sa forme actuelle.

4. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) rappelle que le projet d'article 13 est étroitement lié au projet d'article 12, paragraphe 3, qui fixe la durée de la responsabilité du transporteur pour le transport de marchandises à partir du moment où elles sont déchargées jusqu'à l'achèvement de leur déchargement conformément au contrat. Le projet d'article 13 énonce deux exceptions à la durée de responsabilité du transporteur: dans les cas relativement rares où le chargeur exige un document pour une destination particulière non desservie par le transporteur; et dans des cas beaucoup plus fréquents d'« acheminement par le chargeur » où, pour des raisons opérationnelles, le destinataire, au lieu du transporteur, souhaite assumer la responsabilité de la dernière partie du transport des marchandises, du port de débarquement jusqu'à la destination intérieure.

5. Il faut donc, dans l'intérêt du destinataire, que soit maintenu le projet d'article 13, parce que sa

suppression ne permettrait pas au transporteur d'honorer une demande d'acheminement par le chargeur, étant donné que le transporteur deviendrait alors responsable des marchandises dans la phase finale du transport, conformément au projet d'article 12, paragraphe 3. Par ailleurs, le projet d'article 43 stipule que le document de transport constitue une preuve concluante de toutes les données du contrat, alors qu'en vertu des Règles de La Haye-Visby, c'est une preuve concluante pour les marchandises uniquement, si bien que la question de la responsabilité des marchandises pendant la dernière partie du transport peut se résoudre par un contrat.

6. Une solution possible consiste à supprimer le projet d'article 13 et à ajouter une phrase au deuxième paragraphe de l'article 14, stipulant que le destinataire et le transporteur peuvent trouver un accord commun sur l'acheminement par le chargeur. Cependant, compte tenu des objections exprimées par certaines délégations quant au libellé du projet d'article 14, paragraphe 2, cette proposition ne paraîtra pas acceptable non plus.

7. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal) dit que sa délégation est favorable à la suppression du projet d'article 13 parce qu'il est épineux.

8. **M. Hu** Zhengliang (Chine) dit que sa délégation préconise de conserver le projet d'article 13 dans sa forme actuelle car on a un réel besoin de ce genre de dispositions, en particulier dans les cas de transport multimodal. Il est évident que les intérêts des tiers autres que le chargeur seront suffisamment protégés, puisque le projet d'article exige un document de transport ou un enregistrement électronique du transport afin de spécifier le déplacement qui n'entre pas dans le champ du contrat de transport. Le maintien du projet d'article 13 faciliterait le commerce maritime, surtout en matière de transport multimodal.

9. **M. Mayer** (Suisse) dit que sa délégation souhaite conserver le projet d'article 13 qui reflète une pratique de longue date, qui exige que les chargeurs soient munis de documents prouvant qu'ils ont effectivement acheminé les marchandises jusqu'à leur destination finale.

10. **M. Elsayed** (Égypte) dit que sa délégation prône la suppression du projet d'article 13 car son énoncé est en contradiction avec les autres dispositions du projet de convention: il ne désigne pas expressément les droits ou les responsabilités des parties contractantes et en réalité porte préjudice au chargeur.

11. **M. Imorou** (Bénin) dit que la version française du projet d'article 13 n'est pas claire. De plus, le projet d'article lui-même n'a aucune raison d'être puisqu'il a trait au déplacement qui n'entre pas dans le champ du contrat de transport.

12. **M. Zunarelli** (Italie) dit que le texte actuel du projet d'article 13 ne concorde pas avec la définition de « document de transport » qui figure dans le projet de convention, bien qu'il mette en évidence les besoins concrets du commerce international. Il serait donc utile de conserver le libellé actuel, en précisant que le transporteur fera office de transitaire au nom du chargeur pour la portion restante du transport des marchandises.

13. **M. Tsantzos** (Grèce) dit que sa délégation approuve le maintien du projet d'article 13 sous sa forme actuelle, qui permet de lever l'incertitude sur la durée de responsabilité du transporteur.

14. **M. Ndzibe** (Gabon) dit que sa délégation se prononce en faveur de la suppression du projet d'article 13 parce qu'il engendre la confusion.

15. **M. Bigot** (Observateur de la Côte d'Ivoire) dit que les dispositions du projet d'article 13 posent un certain nombre de problèmes. Tout d'abord, même s'il y a des raisons pratiques pour inclure des dispositions concernant le déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport, le texte actuel n'indique pas nettement si le document de transport unique qui est requis est un contrat multimodal. Une définition de « document de transport unique » dans le projet de convention permettrait aux délégations de mieux saisir la portée du projet d'article et d'en tirer des conclusions quant au transporteur et au chargeur qui demande le transport des marchandises. Deuxièmement, les intérêts du chargeur ne sont pas automatiquement protégés par le simple fait que c'est lui-même qui demande le transport des marchandises. Troisièmement, il y a une certaine opacité en ce qui concerne la relation juridique entre le transporteur qui émet le document de transport unique et la partie qui assure le transport sans en assumer la pleine responsabilité. Au vu de ces difficultés, il serait bon de ne pas conserver le projet d'article 13.

16. **M. Sato** (Japon) fait observer que les délégations ont exprimé des préoccupations à la fois d'ordre théorique et pratique à propos du projet d'article 13. D'un point de vue théorique, la proposition avancée par la dé-légation italienne a déjà été discutée et écartée par le Groupe de travail III (Droit des transports) parce que les délégations se sont opposées à

la réglementation des transitaires en vertu du projet de convention. Pour ce qui est des aspects pratiques, l'objectif des dispositions actuelles du projet d'article 13 est de préserver les pratiques commerciales en vigueur dans le cadre des Règles de La Haye-Visby et de Hambourg. Il est regrettable que nombre de délégations soient toujours incapables d'interpréter les dispositions dans cette optique, mais il est encourageant de constater que la délégation de la République de Corée a fini par apprécier la nécessité de telles dispositions.

17. S'il est vrai que la délégation du Japon se déclare favorable au main-tien du projet d'article 13, la suppression de celui-ci ne signifierait pas l'abolition des pratiques commerciales se rapportant à la question. Par conséquent, sa délégation ne s'opposera pas vigoureusement à la suppression du projet d'article. Néanmoins, sa suppression pourrait créer un flou autour de certaines pratiques commerciales en cours. Quoi qu'il en soit, il convient de veiller à ce que toute suppression n'entraîne pas l'abolition des pratiques en place en matière d'acheminement par le chargeur, comme l'a indiqué la délégation des Pays-Bas.

18. **M^{me} Malanda** (Observatrice du Congo) souscrit aux réserves émises par l'Observateur de la Côte d'Ivoire sur la portée vague du document de transport unique délivré par le transporteur. Sa délégation se prononce donc également pour la suppression du projet d'article 13.

19. **M. Møllmann** (Observateur du Danemark) dit que sa délégation perçoit les dispositions du projet d'article 13 comme une tentative pour codifier les pratiques commerciales de sorte que les chargeurs obtiennent les documents de transport qu'ils exigent. Même si la suppression du projet d'article 13 ne s'accompagnerait pas de l'abolition des pratiques existantes, il serait préférable de conserver le texte actuel afin d'avoir une règle claire, en particulier eu égard aux inquiétudes exprimées par l'observateur des Pays-Bas. Les références aux questions liées aux transitaires ont été spécialement retirées des projets de texte précédents, à la suite d'une décision de principe du Groupe de travail. C'est pourquoi la proposition de la délégation d'Italie de s'en référer au transitaire ne serait pas un compromis acceptable et mieux vaudrait conserver la formulation présente.

20. **M. Sharma** (Inde) reconnaît que le projet d'article 13 se fonde sur les pratiques commerciales actuelles découlant des Règles de La Haye-Visby et de Hambourg, mais fait remarquer que dans le projet de

convention la démarche adoptée est légèrement différente. Alors qu'en vertu des Règles de Hambourg le transporteur fait office d'agent du chargeur pour le transport de marchandises qui n'est pas couvert par le transporteur initial, dans le cadre du projet d'article 13, la durée de responsabilité du transporteur est le cadre de référence utilisé pour expliquer que le transporteur n'est pas responsable de la partie du déplacement qui n'entre pas dans le contrat de transport.

21. Le mérite du projet d'article 13 est qu'il permet au chargeur de de-mander un document de transport unique lorsque le transporteur n'est pas en mesure de transporter les marchandises ou n'est pas désireux de le faire. Retenir ce principe dans le projet de convention ne léserait aucune des parties. La délégation de l'Inde pense donc qu'il faut garder le projet d'article 13 en l'état.

22. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne) dit qu'une façon de résoudre le dilemme concernant l'article 13 serait d'affirmer que seul est accepté un document de transport non négociable. Selon elle, c'est une question de preuve, et en restreignant la portée de l'article, on peut réaliser un compromis, même si sa délégation penche pour sa suppression.

23. **M^{me} Sobrinho** (Observatrice de l'Angola) dit que sa délégation souhaite aussi sa suppression.

24. **M. Sato** (Japon) dit que si l'article était remanié comme on l'a proposé, cela indiquerait clairement que la délivrance d'un document négociable est strictement interdite, ce qui marquerait une rupture totale avec la pratique actuelle. Dans ce cas, sa délégation préférerait supprimer l'article, car la proposition de la délégation d'Allemagne pourrait avoir un effet radical sur les pratiques en cours.

25. **M. Mayer** (Suisse) dit qu'il souscrit au point de vue exprimé par le Japon, car lui non plus ne voit pas l'avantage d'une telle restriction.

26. **M. Kim Bong-hyun** (République de Corée) dit que sa délégation trouve préférable de laisser le texte de l'article 13 tel quel.

27. **Le Président** dit que la Commission se trouve confrontée à une question de ligne de conduite par rapport à l'article 13. Dans la phase présente de la discussion, parmi les membres de la Commission une légère majorité semble se dégager en faveur de la suppression de l'article 13, dont le texte avait donné lieu à un consensus au sein du Groupe de travail. Ceci étant, pour la première fois, la Commission se retrouve face à une majorité qui revient sur une décision prise à

l'unanimité par un Groupe de travail. À en juger par le ton des interventions qui ont eu lieu pendant le débat, la plupart des délégations semblent accepter l'article sur le fond mais jugent la formulation maladroite ou difficile à comprendre. Quoi qu'il en soit, la suppression de l'article conduirait à l'interdiction d'une pratique commerciale qui s'applique depuis longtemps.

28. **M. Zunarelli** (Italie) dit que ce qui le préoccupe, c'est que la suppression de l'article 13 pourrait insinuer que la pratique actuelle est contraire à la convention. À son sens, il y a deux solutions possibles. Premièrement, l'article peut être supprimé mais la Commission peut marquer dans son rapport qu'elle n'a nulle intention de condamner la pratique commerciale ancienne qui est l'objet de cet article. Deuxièmement, un petit groupe de membres peut tenter de refondre l'article afin d'explicitier son objectif, peut-être en ajoutant une nouvelle définition concernant le type de contrat requis.

29. **M. Elsayed** (Égypte) dit qu'il approuve la première option, suppression de l'article accompagnée d'une déclaration à propos de la pratique actuelle.

30. **M. Schelin** (Observateur de la Suède) dit que le choix de la suppression de l'article couplée à une déclaration d'intention lui semble préférable à un remaniement du texte.

31. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) dit qu'il s'interroge sur la première option proposée par l'Italie car il est peu probable que le rapport de la Commission sera lu par les professionnels, tandis que la convention sera facilement accessible. Son souci vis-à-vis de la suppression de l'article, c'est que certaines pratiques deviendront de ce fait impossibles sur le plan juridique, n'autorisant aucune dérogation à la durée minimale de re-responsabilité du transporteur. La Commission doit, soit améliorer le texte, soit accepter les conséquences de sa suppression au plan juridique.

32. **M. Delebecque** (France) est également d'avis que la formulation du projet d'article 13 est ambiguë. Le texte devrait préciser que la demande expresse du chargeur est indispensable et devrait annoncer cette mesure de manière positive.

33. **M^{me} Carlson** (États-Unis d'Amérique), recevant l'appui de **M. Serrano Martínez** (Colombie), dit que sa délégation trouve également problématique la suppression de l'article et s'associe à la proposition de reformulation du texte.

34. **M. Ibrahim Khalil Diallo** (Sénégal) dit que sa délégation prône la suppression du projet d'article 13.

35. **M. Hu Zhengliang** (Chine) dit que, puisque le but du débat est d'améliorer le projet de convention, un petit groupe, lors de consultations informelles, devrait essayer de remanier l'article en vue d'atteindre ce but.

36. **M. Egbadon** (Nigéria) dit que pour élever la pratique commerciale au niveau d'une règle juridique, les responsabilités et les sanctions doivent être fixées en toute clarté; ce n'est pas ce que fait la version actuelle du projet d'article et il faudrait la supprimer.

37. **M^{me} Slettemoen** (Norvège) et **M^{me} Talbot** (Observatrice de la Nouvelle-Zélande) soutiennent la proposition de refonte de l'article pour tenter de parvenir à un consensus.

38. **Le Président** déclare qu'il tient pour acquis que la Commission décide de tenir des consultations officieuses sur le projet d'article 13. Si celle-ci ne parvient pas à dégager un consensus, le projet d'article sera supprimé.

39. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est suspendue à 11 h 35 et reprend à midi.

Article 14 (Obligations particulières)

40. **M. Ibrahim Khalil Diallo** (Sénégal) dit que le projet d'article 14 a fait l'objet de longs débats au sein du Groupe de travail. Sa délégation, ainsi que d'autres États africains, ont émis des réserves à propos de l'intitulé et du paragraphe 2 du projet d'article. Le titre « Obligations particulières » ne correspond pas au contenu du paragraphe 1, qui passe en revue les obligations dont s'acquitte habituellement le transporteur; aussi, le titre devrait être « Obligations générales ». Il conviendrait de supprimer le paragraphe 2, parce qu'il soumet le destinataire, qui n'est pas partie au contrat, à des dispositions auxquelles il n'a pas consenti.

41. **M. Imorou** (Bénin) fait sienne la déclaration du représentant du Sénégal et suggère de regrouper les projets d'article 14 et 15 sous le titre unique d'« Obligations générales ». Aucun des deux articles ne mentionne d'obligations particulières; les obligations énumérées au paragraphe 14 sont normales.

42. **M. Elsayed** (Égypte) reprend à son compte la suggestion du représentant du Sénégal, demandant la suppression du projet d'article 14, paragraphe 2. Il propose aussi d'ajouter le marquage des marchandises aux obligations présentées dans le paragraphe 1 et note

que le chargement, l'arrimage et les obligations connexes sont de la responsabilité du capitaine du navire.

43. **M^{me} Slettemoen** (Norvège) dit que sa délégation persiste à vouloir conserver la version actuelle du paragraphe 2.

44. **M^{me} Malanda** (Observatrice du Congo) et **M. Egbadon** (Nigéria) s'associent aux délégations du Sénégal et de l'Égypte pour réclamer la suppression du paragraphe 2.

45. **M. Delebecque** (France) fait observer que le paragraphe 2 porte sur des clauses en vertu desquelles le transporteur ne remplit pas certains engagements, en particulier le chargement et le déchargement. Le paragraphe 2 pourrait régler la question qui se pose dans le cadre des Règles de La Haye-Visby quant à la légitimité de ces clauses. La Chambre des Lords britannique a reconnu ces clauses, alors qu'ailleurs, les plus hautes instances judiciaires, spécialement en France, ont émis de sérieuses réserves. Le paragraphe 2 propose une approche nouvelle du problème et admet en général la validité de ces clauses. Bien que ces clauses soient parfaitement acceptables dans les opérations dites de « tramping » où les navires n'assurent pas de liaisons régulières selon un calendrier, la délégation française espère qu'après mûre réflexion, on n'appliquera pas ces clauses au transport de ligne régulière.

46. **M. Zunarelli** (Italie) dit que le titre « Obligations particulières », qui signifie obligations formulées individuellement, représente avec précision le contenu de l'article et devrait donc être conservé. Le titre qui est proposé, « Obligations générales », est impropre. Il ne devrait y avoir aucune référence au marquage dans le paragraphe 1, comme on l'a suggéré, car le marquage des marchandises incombe au chargeur, et non au transporteur.

47. Le paragraphe 2 témoigne de pratiques courantes dans les services de transport non réguliers (« tramping »), mais non sur les lignes régulières. Dans le domaine des services de transports réguliers, tout contrat qui ex-exclut la responsabilité du chargeur en ce qui concerne des obligations telles que le chargement et l'arrimage des marchandises sur le navire devrait être considéré avec suspicion; c'est pourquoi la délégation italienne se rallie à la délégation française et suggère que le paragraphe 2 ne s'applique qu'aux services non réguliers.

48. **M^{me} Mbeng** (Cameroun) partage l'opinion de la délégation sénégalaise selon laquelle les obligations

citées dans le projet d'article 14 sont normalement assumées par le transporteur et ne devraient donc pas être qualifiées de « particulières » dans le titre. Par ailleurs, sa délégation se demande pourquoi le destinataire devrait assumer la responsabilité d'un contrat auquel il n'est pas partie et elle se range à l'avis d'autres délégations pour réclamer la suppression du paragraphe 2.

49. **M. Ngoy Kasongo** (Observateur de la République démocratique du Congo) dit que sa délégation s'aligne sur les autres États africains pour demander que soit supprimé le paragraphe 2 et reprend à son compte la suggestion faite par les délégations du Sénégal, du Nigéria et du Cameroun concernant la modification du titre. La Commission devrait éviter que le projet de convention n'établisse des exceptions à la règle en vigueur, à force d'abuser de clauses générales.

50. **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni) dit que sa délégation préconise le maintien du paragraphe 2 qui prévoit pour le chargeur et le transporteur la possibilité de s'entendre sur celui des deux qui chargera les marchandises. Lorsque ce paragraphe est interprété à la lumière du projet d'article 18, paragraphe 3 i), le transporteur est dégagé de toute responsabilité. La délégation du Royaume-Uni juge ces dispositions utiles et satisfaisantes si l'on souhaite régler les problèmes qui se posaient dans le cadre des conventions précédentes avec les clauses « bord à bord » et « franco chargement et déchargement [cargaison arrimée] » (FIO(S)).

51. **M. Sato** (Japon) dit que sa délégation adhère totalement au texte actuel du projet d'article 14, paragraphe 1, et est reconnaissant à la délégation française pour sa déclaration qui a permis d'expliquer la nécessité du projet d'article 14, paragraphe 2, et de montrer dans quelle mesure il améliorera la situation actuelle. Bien que la proposition française de restreindre l'application du paragraphe 2 au trafic autre que de ligne régulière soit intéressante, les clauses FIO(S) sont également appliquées dans le trafic de ligne régulière, en particulier pour le transport de grosses machines ou d'autres matériels spéciaux. De ce fait, il serait préférable de conserver la formulation actuelle du paragraphe 2. Auquel cas, le projet d'article 83 b) pourrait être bienvenu, mais les exigences que mentionne le projet d'article 82, paragraphe 2 b) sont trop strictes et offrent une protection insuffisante.

52. **M. Mølmann** (Observateur du Danemark) souligne que le trafic de ligne régulière ne se limite pas

aux transports par conteneurs. Généralement, la clause FIO(S) représente une solution rationnelle lorsque le chargeur connaît mieux que le transporteur la façon d'acheminer les marchandises. Un exemple de l'application des FIO(S) dans le trafic de ligne régulière cité par les représentants de l'industrie danoise est le transport du café en sacs, qui suppose certaines conditions en matière de ventilation. La délégation du Danemark est favorable au maintien du projet d'article 14, paragraphe 2, dans sa version actuelle, sans faire de distinction entre trafic de ligne régulière et trafic de ligne autre que régulière.

53. **M. Bigot** (Observateur de la Côte d'Ivoire) souscrit à la proposition faite par la délégation sénégalaise de transformer l'intitulé du projet d'article 14, d'« Obligations particulières » en « Obligations générales », étant donné que les obligations répertoriées sont celles qu'assume le transporteur en règle générale et celles-ci ne peuvent être considérées comme particulières. Il note que le projet d'article 14, paragraphe 2, évoque un possible accord entre le chargeur et le transporteur, aux termes duquel le chargeur assumerait certaines des obligations indiquées. Si de tels arrangements sont courants dans le transport appelé « tramping », que le projet de convention n'est pas censé régler, il s'ensuit que le paragraphe 2 devrait être supprimé. Il faudrait également insister sur le fait que le projet de convention a été conçu pour réguler le transport et non les ventes. Enfin, compte tenu de la situation économique des pays en développement comme le sien – où les chargeurs sont majoritaires – et du fardeau que constituent les obligations supplémentaires, il est important de trouver un juste équilibre entre les chargeurs et les transporteurs.

54. **M. Mayer** (Suisse) dit qu'on devrait s'en tenir au présent intitulé du projet d'article, puisqu'il concerne des obligations particulières, et non des obligations extraordinaires. En ce qui concerne le paragraphe 2, il donne son agrément à la proposition d'ajouter le marquage aux obligations du chargeur, puisque le marquage a toujours été l'une des tâches principales du chargeur, conformément aux Règles de La Haye-Visby et autres instruments. L'intervenant est tout-à-fait partisan de conserver le paragraphe 2 dans son intégralité. Ce n'est pas une clause de sauvegarde: elle est révélatrice d'une pratique ancienne, non seulement dans le transport maritime à la demande, mais aussi dans le trafic de ligne régulière, fût-ce à un degré moindre. Pour des raisons commerciales, techniques ou logistiques, les chargeurs assument souvent certaines

responsabilités du transporteur. Là où le chargeur a accepté d'effectuer des expéditions uniquement de type FIO(S) [franco chargement et déchargement (cargaison arrimée)], il serait injuste d'imposer au transporteur la responsabilité de dommages qui surviendraient lors du chargement, simplement parce que le paragraphe 1 attribue automatiquement cette responsabilité au transporteur.

55. **M. Ndzibe** (Gabon) plaide en faveur de la suppression du projet d'article 14, paragraphe 2, parce qu'il pose un réel danger pour les chargeurs, surtout les petits. Il souhaiterait également une modification de l'intitulé, comme l'a suggéré le représentant du Sénégal.

56. **M^{me} Traoré** (Burkina Faso), soutenue par **M. Ousseimi** (Observateur du Niger) et **M^{me} Sobrinho** (Observatrice de l'Angola), donne son aval à la déclaration faite par le Sénégal.

57. **M^{me} Downing** (Australie) dit que sa délégation adhère à la proposition de suppression du projet d'article 14, paragraphe 2, pour les raisons qui ont été avancées par écrit (A/CN.9/658, par. 24-25).

58. **M. Morán Bovio** (Espagne) dit qu'il est crucial de ne pas renoncer au paragraphe 2 car il fait écho à une pratique commerciale en vigueur, même dans le trafic de ligne régulière. Dans certains cas concernant le trafic de ligne régulière, il est important que le chargeur, plutôt que le transporteur, puisse s'occuper de marchandises comme le café, les grues et les bateaux de plaisance, qui doivent être manipulés avec soin. Supprimer le paragraphe 2 reviendrait à empêcher le petit chargeur de pouvoir faire transporter certaines marchandises.

59. **M. Schelin** (Observateur de la Suède) dit qu'il est partisan de modifier l'intitulé du projet d'article 14 car les obligations citées sont de nature générale plus que particulière; il suggère de remplacer le titre actuel par « Obligations par rapport aux marchandises ». Cependant, il préconise de garder le contenu du projet d'article 14 dans sa version présente. De plus, le paragraphe 2 ne devrait pas se limiter au commerce hors services réguliers. En effet, il existe une zone grise entre le transport de ligne régulière et le transport autre que de ligne régulière; ce type de transport est souvent appelé « transport industriel » (« industry shipping »), dans lesquels les navires entrent dans les ports et les quittent selon un calendrier précis et chargent des marchandises d'une certaine catégorie, et les chargeurs recourent sou-vent aux clauses FIO(S).

60. **M^{me} Carlson** (États-Unis d'Amérique) dit que sa délégation est favorable au maintien du projet d'article 14 tel qu'il est formulé, y compris l'intitulé. Le paragraphe 2 rend compte de pratiques commerciales utiles. Puisque l'objectif du projet de convention est de donner un coup de pouce à ce secteur, il serait malvenu d'essayer de restreindre une pratique qui a cours depuis des décennies.

61. **M. Sharma** (Inde) dit qu'il défend le titre du projet d'article tel qu'il est, car le caractère général des obligations du transporteur est manifeste si l'on considère l'intitulé du chapitre qui renferme l'article 14. L'énoncé actuel du paragraphe 1 est bon, sans qu'il y ait besoin de référence au marquage puisque ce sont les chargeurs qui en sont généralement responsables, et non les transporteurs. Quant au paragraphe 2, même si le Groupe de travail n'a pas examiné le trafic autre que de ligne régulière dans sa discussion du paragraphe, un chargeur qui désire passer un contrat avec un transporteur afin de prendre en charge certaines des obligations usuelles de ce dernier ne devrait pas en être empêché.

62. **M^{me} Peer** (Autriche) dit que sa délégation recommande vivement de garder le projet d'article 14, paragraphe 2.

63. **M. Cheong** Hae-yong (République de Corée) dit que sa délégation penche pour la version actuelle du projet d'article 14.

64. **M. Sandoval** (Chili) dit que le projet d'article 14 devrait être retenu tel quel. En tant qu'exportateur de cuivre et d'autres marchandises, le Chili ne conteste pas le paragraphe 2, puisque le transport de marchandises re-pose le plus souvent sur un accord entre le chargeur et le transporteur.

65. **M^{me} Eriksson** (Observatrice de la Finlande) exprime son soutien au maintien du projet d'article 14 tel qu'il est rédigé, y compris du paragraphe 2, qui porte la marque d'une pratique commerciale à la fois dans le trafic de ligne régulière et hors services réguliers.

66. **M. Hu** Zhengliang (Chine) dit que sa délégation désire résolument conserver le projet d'article 14 dans sa totalité. Les termes « peuvent conclure un accord » du paragraphe 2 sous-entendent qu'il s'agit en fait d'une question de liberté au niveau du contrat. Dans ces conditions, cela ne devrait pas poser de problème, puisque le chargeur n'est en aucune façon obligé de conclure un tel contrat.

67. **M. Tsantzos** (Grèce) réaffirme que sa délégation souhaite voir le projet d'article 14 conservé intégralement, mais n'a pas d'idées arrêtées en ce qui concerne l'intitulé et accepterait une variante si la majorité des membres de la Commission la trouvait plus satisfaisante.

68. **M. Egbadon** (Nigéria) fait observer que le paragraphe 2, qui étend la responsabilité au destinataire, est une proposition tout à fait regrettable puisque le destinataire n'est pas partie aux contrats passés entre le chargeur et le transporteur. Si l'on veut que le projet de convention rencontre l'agrément des armateurs et des chargeurs, il faut supprimer ce paragraphe.

69. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) dit que l'intitulé du projet d'article 14 est acceptable en l'état. Le terme « destinataire » est utilisé au paragraphe 2 simplement parce que les clauses en jeu dans les accords entre chargeur et transporteur sont des clauses FIO(S); cependant, les accords eux-mêmes ne se font qu'entre chargeur et transporteur. Le paragraphe 2 dans ces conditions n'impose aucune obligation au destinataire pour ce qui est du déchargement.

70. **M. Berlingieri** (Italie) dit avoir des doutes sur la compatibilité du projet d'article 14, paragraphe 2, avec le projet d'article 12, paragraphe 3. Il craint que ces deux articles donnent lieu à des interprétations divergentes par la suite, surtout dans le cadre d'une clause bord à bord, où la réception des marchandises se fait en principe à bord du navire, alors qu'en vertu de l'article 12, paragraphe 3, il faut considérer que la réception a eu lieu avant le chargement.

71. **M. Lebedev** (Fédération de Russie) dit qu'il est important de discuter non seulement des aspects juridiques du projet d'article 14, mais également des incidences économiques, techniques et financières du transport de marchandises par mer. Ce n'est pas uniquement une question d'obligations par rapport au chargement et déchargement, étant donné que d'autres articles du projet de convention traitent aussi de ces points, mais plutôt de responsabilité financière par rapport à des biens, ce qui ne posera aucun problème si toutes les opérations de chargement et de déchargement sont exécutées par le transporteur seul et non par le chargeur ou le destinataire. Malheureusement, ce n'est pas toujours aussi simple, car le chargement et le déchargement effectués par le transporteur occasionnent souvent des coûts supplémentaires. Le projet d'article 14 dans sa mouture actuelle tient

compte des multiples situations qui se présentent dans le secteur maritime. Comme l'ont démontré d'autres intervenants, il révèle des pratiques de fait. Pour toutes ces raisons, la délégation russe se déclare favorable au maintien du projet d'article 14 sous sa version actuelle.

La séance est levée à 13 h 5.