

---

# Assemblée générale

Distr.: générale  
19 août 2008



Français  
Original: Anglais

---

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

Compte rendu analytique de la 868<sup>e</sup> séance

Tenue au Siège à New York, le mardi 17 juin 2008, à 15 heures

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

### Table des matières

Achèvement et adoption 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 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 de la Section d'édition des documents officiels, bureau DC2-750, 2 United Nations Plaza.

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



*La séance est ouverte à 15 h 15.*

**ACHÈVEMENT ET ADOPTION 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 et A/CN.9/658 et Add. 1-13)

*Projet d'article 14 (Obligations particulières)*

1. **M. Oyarzabal** (Observateur de l'Argentine) dit que, s'efforçant de répondre aux préoccupations exprimées par les États africains notamment, la délégation argentine a proposé d'insérer dans le paragraphe 2 la précision suivante : « dans la mesure où la nature des marchandises l'exige » afin qu'il soit clair que le transporteur ou le chargeur peuvent stipuler que les chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises ne doivent être exécutés que par le chargeur lorsque le caractère particulier des marchandises l'exige. Il a également proposé de modifier le titre de l'article 14, qui devrait se lire comme suit : « Obligation de procéder de façon appropriée et avec soin à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, à la protection, au déchargement et à la livraison des marchandises » et de supprimer le terme « particulières » dans le titre du projet d'article 15 qui devrait se lire comme suit : « Obligations applicables au voyage par mer ».

2. **M. Mayer** (Suisse) précise que le paragraphe 2 a pour objet de limiter le paragraphe 1. Il n'est nullement question de donner des responsabilités au destinataire. La délégation suisse s'est clairement exprimée sur ce point lors des débats du Groupe de travail concernant le paragraphe 2 du projet d'article 45 que l'on a fini par supprimer. Tous les aspects de la responsabilité du destinataire relèvent de la législation nationale. A cet égard, il renvoie la Commission aux paragraphes 148 à 150 du rapport du Groupe de travail (A/CN.9/645).

3. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) estime que les critiques formulées à propos du projet d'article sont justifiées; l'obligation de transporter les marchandises n'est pas une obligation particulière mais l'obligation principale du transporteur. La délégation allemande approuve donc la proposition faite par le représentant de la Suède lors de la réunion de la matinée (A/CN.9/SR.867) de modifier le titre qui devrait se lire « Obligations se rapportant aux marchandises ».

4. Elle relève également l'opinion exprimée par la délégation italienne lors de la séance du matin

(A/CN.9/SR. 867) qu'il importe d'examiner le rapport existant entre le paragraphe 2 du projet d'article 14 et le paragraphe 3 du projet d'article 12 selon lesquels il est impossible d'éviter l'obligation de charger et décharger les marchandises. Ce rapport n'est cependant pas tout à fait évident et il conviendrait peut-être de l'étudier plus à fond. Étant donné que le texte comporte déjà cette disposition spécifique relative au chargement et au déchargement, la délégation allemande serait disposée à maintenir la version actuelle du paragraphe 2 du projet d'article 14 pourvu que l'on supprime la référence au destinataire. Contrairement à l'interprétation de la délégation suisse, la délégation allemande pense que le paragraphe 2 suggère qu'une obligation pourrait incomber au destinataire dans le cadre d'un accord écrit entre le transporteur et le chargeur.

5. **M. Serrano Martinez** (Colombie) dit que le paragraphe 1 de l'article 14 énonce clairement les obligations du transporteur, contrairement aux Règles de La Haye-Visby qui sont vagues à cet égard. Le paragraphe 2 fait valoir que ce qui importe avant tout c'est la volonté du transporteur aussi bien que du chargeur, étant donné que tous deux ainsi que le destinataire peuvent se mettre d'accord sur l'accomplissement de certaines obligations spécifiques. La délégation colombienne est donc favorable au maintien du titre et du libellé du projet d'article 14.

6. **Le Président** dit que puisque aucune proposition ne semble remporter l'unanimité, il en conclut que la plupart des délégations préfèrent conserver l'actuelle version du texte.

7. *Le projet d'article 14 est adopté sur le fond et renvoyé au Groupe de rédaction.*

*Projet d'article 15 (Obligations particulières applicables au voyage en mer)*

8. **M. Elsayed** (Égypte) fait observer que la mention générale de « diligence raisonnable » dans le chapeau du projet d'article 15 est insuffisante étant donné que la « diligence raisonnable » dépend de nombreux différents critères. Il préconise donc d'ajouter, après « diligence raisonnable » un renvoi aux normes applicables en matière de sécurité en mer.

9. **M. Amadou Kane Diallo** (Sénégal) estime que d'autres délégations ayant proposé que le titre du projet d'article 14 fasse mention des obligations afférentes à la cargaison, le titre du projet d'article 15 pourrait faire état d'obligations relatives au navire.

Ce libellé traduirait avec plus d'exactitude la teneur des projets d'articles en question.

10. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) dit que pour la délégation néerlandaise le libellé du projet d'article 15 est acceptable dans son ensemble. Elle souhaiterait cependant apporter quelques légères modifications de forme à l'alinéa c). Tel qu'il est libellé actuellement cet alinéa semble indiquer que les conteneurs font partie intégrante du navire; il existe de nombreux exemples de parties contractantes se servant de cet argument en cas de litiges. Afin d'éliminer toute ambiguïté, il propose de modifier le début de l'alinéa c) et de le libeller comme suit : « Approprier et maintenir en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées... »

11. Lors de la vingt et unième session du Groupe de travail III (Droit des transports) les délégations néerlandaise et suédoise avaient proposé de changer la définition du terme « conteneur » de manière à inclure les véhicules de transport routier et ferroviaire. Le Groupe de travail avait décidé que la propriété du terme serait examinée pour chaque disposition dans laquelle apparaîtrait le mot « conteneur ». L'alinéa c) du projet d'article 15 constitue une disposition pour laquelle l'acceptation plus large de la définition n'a pas encore été prise en considération. L'Observateur des Pays-Bas suggère donc que la définition de « conteneur » soit prise en considération lors de l'examen du projet d'article 15.

12. **M. Tsantzos** (Grèce) fait observer que pour être adoptée par une majorité des membres de la communauté internationale, une nouvelle convention doit assurer un équilibre raisonnable entre les droits et responsabilités et, par conséquent, une équitable répartition des risques entre les parties au contrat de transport. Dans ce contexte, le projet d'article 15 créé un déséquilibre entre les intérêts des transporteurs d'une part et des chargeurs d'autre part.

13. La Grèce a déjà exprimé ses réserves au sujet de l'accroissement des obligations incombant au transporteur en matière de « diligence raisonnable » s'agissant de la navigabilité du navire sur la totalité du transport. Comme indiqué dans ses observations écrites à propos du projet de convention (A/CN.9/658/Add.10, par.4) et en considération d'éléments nouveaux, le transporteur aura à assumer de plus grandes responsabilités en vertu de la nouvelle convention qui, en l'occurrence et dans le cadre de la pratique internationale en vigueur, (à

savoir les Règles de La Haye-Visby) entraînerait un rééquilibrage des risques entre les parties. C'est pourquoi la délégation grecque aurait préféré que cette obligation ne soit pas mentionnée dans le projet de convention. Il n'a de toute manière aucune intention de rouvrir le débat à ce stade. La délégation grecque donne son aval aux modifications d'ordre secondaire proposées par la délégation des Pays-Bas.

14. **M. Bigot** (Observateur de la Côte d'Ivoire) se demande si le Secrétariat est en mesure d'examiner la version française du projet d'article, notamment de l'alinéa c) car le libellé n'est pas clair.

15. **Le Président** dit que la demande a été prise en compte.

16. **M. Mollmann** (Observateur du Danemark) répondant à l'Observateur des Pays-Bas, rappelle qu'autant qu'il se souvienne, le Groupe de travail avait accepté de ne pas élargir la définition du terme « conteneur » *stricto sensu*, mais plutôt de considérer la propriété de la définition article par article et d'ajouter la référence aux véhicules de transport routier ou ferroviaire lorsque le contexte s'y prête. Il est inutile de faire une telle mention dans l'article en question car il est très rare que des transporteurs aient à fournir au chargeur des véhicules de transport routier ou ferroviaire. Ceci dit, si cette pratique existait – ou venait à exister à l'avenir – il conviendrait alors de considérer les véhicules de transport routier ou ferroviaire comme des conteneurs. La délégation danoise est donc disposée à adopter pour l'alinéa c) du projet d'article 15, la définition proposée par la mission néerlandaise. Quant aux modifications secondaires proposées par les Pays-Bas, le Danemark les approuve entièrement.

17. **M. Kim Bong-hyun** (République de Corée) a entériné les modifications de libellé proposées par l'Observateur des Pays-Bas.

18. **M. Berlingieri** (Italie) dit que la délégation italienne appuie la première proposition des Pays-Bas, notamment de libeller l'alinéa c) de l'article 15 comme suit : « Approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées ». Bien que cela puisse se justifier ailleurs, il n'est pas nécessaire dans le contexte du projet d'article 15, de mentionner les véhicules de transport routier ou ferroviaire car il serait tout à fait extraordinaire que le transporteur fournisse ce type de véhicules.

19. **M<sup>me</sup> Carlson** (États-Unis d'Amérique) déclare que la délégation américaine serait disposée à adopter la première proposition des Pays-Bas mais qu'elle aimerait avoir des précisions sur ce qu'il faut entendre exactement par véhicules de transport routier ou ferroviaire.

20. **M. Sharma** (Inde) approuve la position prise par le Danemark et l'Italie. En fait, le Groupe de travail III s'était prononcé pour ne pas modifier la définition du terme « conteneur » pour l'étendre à des véhicules de transport routier et ferroviaire mais qu'il fallait décider article par article s'il convenait de s'y référer. Cette mention n'est pas justifiée dans le contexte du projet d'article 15 étant donné qu'il est très rare que le transporteur fournisse des véhicules de transport routier ou ferroviaire.

21. S'agissant du chapeau dans lequel il est indiqué que « le transporteur est tenu d'exercer une diligence raisonnable », M. Sharma voudrait savoir si l'obligation du transporteur est d'exercer une diligence raisonnable ou s'il est en réalité tenu d'exécuter les opérations énumérées aux alinéas a), b) et c), à savoir, mettre et maintenir le navire en état de navigabilité, etc.

22. **M. Oyarzabal** (Observateur de l'Argentine) fait observer que l'obligation de diligence raisonnable qui incombe au transporteur est en fait une obligation quant liée aux moyens. De l'avis de la délégation argentine il devrait s'agir d'une obligation liée aux résultats. Autrement dit, le transporteur devrait être obligé d'assurer la navigabilité du bâtiment et être tenu pour responsable des conséquences au cas où les conditions de navigabilité requises ne seraient pas assurées.

23. **M. Tsantzos** (Grèce) indique que sa délégation serait d'accord pour appuyer les propositions des Pays-Bas mais pas pour changer la définition du terme « conteneur ».

24. **M. Mayer** (Suisse) dit que sa délégation approuve la première proposition des Pays-Bas car elle éviterait que des réclamants prétendent que les conteneurs font partie intégrante du navire. Ceci dit, elle estime que l'actuel libellé de l'article doit rester inchangé, notamment les mots « tout au long du voyage ». La clause selon laquelle une diligence raisonnable doit être exercée tout au long du voyage constitue une sensible amélioration du droit maritime.

25. **M. Sato** (Japon) souligne que la première proposition des Pays-Bas n'apporte aucun changement de fond mais fournit une précision, à

savoir que les conteneurs ne doivent pas être considérés comme faisant partie intégrante du navire, point que la délégation japonaise approuve. Elle pourrait également appuyer la deuxième proposition sur le fond, non en modifiant la définition du terme « conteneur » mais en mentionnant à l'alinéa c) les véhicules de transport routier ou ferroviaire. Bien qu'il soit rare qu'un transporteur fournisse ce type de véhicules, s'il arrive qu'il le fasse il doit avoir l'obligation de les maintenir en bon état.

26. **M. Elsayed** (Égypte) déclare que sa délégation est d'accord avec le représentant des Pays-Bas que le libellé doit correspondre à la situation prédominante. Il propose de supprimer les mots « où les marchandises sont transportées » la première fois qu'ils apparaissent dans le texte de l'alinéa c).

27. **Le Président** dit qu'il croit comprendre que la Commission approuve la proposition de modifier la première partie de l'alinéa c) du projet d'article 15 de manière à ce qu'il se lise comme suit : « Approprier et tenir en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées ainsi que les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées... ». Il ne semble toutefois pas y avoir de consensus en ce qui concerne d'autres amendements.

28. *Le projet d'article 15 est adopté tel que modifié, sur le fond.*

*Projet d'article 16 (Marchandises pouvant présenter un danger)*

29. **M. Elsayed** (Égypte) propose d'ajouter une clause restrictive à la fin du projet d'article 16 afin d'éviter que pour échapper aux responsabilités qui lui incombent en vertu de l'article, le transporteur puisse prétendre qu'il ignorait que les marchandises étaient dangereuses ou pourraient devenir un danger; et, au cas où le transporteur prendrait des mesures dommageables pour les marchandises, il doit être tenu de justifier ces mesures et d'expliquer pourquoi il n'a pas pris des dispositions moins extrêmes.

30. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) signale que ce qui semble préoccupant c'est le fait que le projet d'article 16 accorde au transporteur une grande latitude pour détruire les marchandises vu que l'alinéa o) du paragraphe 3 du projet d'article 18 décharge le transporteur de tout ou partie de sa responsabilité pour des actes « accomplis dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 16 et 17 ». Mais si le transporteur a accepté les marchandises, après avoir été informé par le chargeur

en application du projet d'article 33, du caractère dangereux des marchandises et qu'il n'a pas pris les mesures qui s'imposaient, il semble alors que le transporteur devrait avoir la responsabilité de détruire ces marchandises ultérieurement au motif qu'elles présentaient ou pouvaient devenir un danger. La délégation allemande serait par conséquent d'accord pour appuyer la proposition d'une clause restrictive stipulant que le transporteur afin d'être déchargé de sa responsabilité, n'était pas averti du caractère dangereux des marchandises. La justification du bien fondé des mesures prises pourrait toutefois être examinée dans le cadre d'un litige.

31. **M<sup>me</sup> Mayer** (Suisse) trouve que l'ensemble du système est cohérent et juste. Le projet d'article 16 fait partie du chapitre 4 relatif aux obligations du transporteur, visant essentiellement à maintenir le navire en bon état de navigabilité et à prendre soin de la cargaison. Le projet d'article vise simplement à préciser que la destruction des marchandises ne constitue pas nécessairement de la part du transporteur un manquement à ses obligations. Le chapitre 5 par contre, se rapporte à la responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard et traite des préoccupations qui viennent d'être exprimées.

32. Le projet d'article 16 ne s'applique pas à des marchandises dont le caractère dangereux est reconnu et qui sont par nécessité commercialement transportées, mais à des marchandises qui sont devenues dangereuses ou susceptibles de le devenir durant le transport. Dans ces cas le transporteur a l'obligation de prendre des dispositions pour protéger le navire, l'équipage et le reste du chargement même s'il faut sacrifier les marchandises. En dépit des circonstances dans lesquelles le transporteur peut être déchargé de ses responsabilités comme prévu à l'alinéa o) du paragraphe 3 du projet d'article 18, le transporteur n'est pas exempt de fournir la preuve de mesures raisonnables comme indiqué dans les projets d'articles 16 et 17, ou d'autres preuves comme indiqué aux paragraphes 4 et 5 du projet d'article 18. En outre, si le chargeur a dûment informé le transporteur conformément au projet d'article 33 que les marchandises à transporter sont de nature dangereuse, le transporteur ne pourra entamer de poursuites en responsabilité contre le chargeur. Ainsi la latitude du transporteur de détériorer ou détruire le chargement est soumise à de nombreux contrôles et il n'y a donc pas lieu de modifier le libellé des projets d'articles 16 et 17.

33. **M. Sato** (Japon) confirme que pour la délégation japonaise l'ensemble du système est viable et n'appelle pas de changement. Dans une situation où le transporteur a accepté des marchandises dangereuses après avoir été informé de la nature de ces marchandises par le chargeur, le transporteur aura certainement l'obligation de prendre des mesures de précaution, et si le transporteur contribue à la création de circonstances nécessitant l'endommagement ou la destruction des marchandises il sera tenu responsable en application de l'alinéa a) du paragraphe 4 du projet d'article 18 nonobstant l'exemption de responsabilité prévue à l'alinéa o) du paragraphe 3 et les pouvoirs conférés au titre des articles 16 et 17.

34. **M. Berlingieri** (Italie) déclare que l'on peut envisager deux types de situation. Si des marchandises potentiellement dangereuses sont chargées sur un navire avec le consentement du transporteur et qu'elles doivent par la suite être sacrifiées en mer sans que le transporteur puisse prouver que le danger s'est accru durant le voyage, il sera tenu pour responsable en vertu du projet d'article 18. Si toutefois la situation change et que le danger potentiel posé par ces marchandises devienne réel – par exemple si elles explosent ou prennent feu – et sont sacrifiées afin d'éviter que les dégâts ne s'étendent, tenir le transporteur pour responsable reviendrait à transférer la responsabilité du chargeur au transporteur, ce qui est inacceptable. Le projet d'article 16 ne doit pas être modifié.

35. **Mr. Elsayed** (Égypte) fait valoir que le projet d'article 16 envisage une situation dans laquelle le transporteur ignorait que les marchandises puissent poser un potentiel danger; le projet d'article 18 par contre envisage une toute autre situation. La Commission devra décider comment cette différence devra apparaître dans les projets d'articles.

36. **Le Président** note qu'il ne semble pas y avoir suffisamment d'appui en faveur des amendements proposés.

37. *Le projet d'article 16 est adopté sur le fond et renvoyé au Groupe de rédaction.*

*Projet d'article 17 (Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer)*

38. **M<sup>me</sup> Downing** (Australie) attirant l'attention sur les paragraphes 28 à 30 des commentaires de sa délégation sur le projet de convention (A/C.9/658) dit que le champ d'application de l'article 17 est plus large que ce que prévoient à ce sujet les Règles de La Haye-Visby ou les Règles de Hambourg et offrirait

aux chargeurs un degré de protection moindre que le droit international en vigueur.

39. *Le projet d'article 17 est adopté sur le fond et renvoyé au Groupe de rédaction.*

*La séance est suspendue à 16h.30 et reprise à 17 heures.*

*Projet d'article 18 (Fondement de la responsabilité)*

40. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal) appelle l'attention sur les paragraphes 8 à 12 des commentaires présentés sur le projet de convention par l'Angola, le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, le Ghana, la Guinée, la Guinée Bissau, la Guinée équatoriale, le Mali, la Mauritanie, le Niger, le Nigéria, la République démocratique populaire du Congo, le Sénégal et le Togo (A/C.9/658/Add.1) et fait observer que la position de ces États n'a pas changé au cours des longs débats qui ont abouti à la formulation du projet d'article 18. La plupart des États de la sous-région sont régis par les Règles de Hambourg dont le libellé est différent de celui du projet d'article. L'industrie des transports a fait des progrès technologiques considérables au cours des ans et les exceptions énumérées au paragraphe 3 sont devenues caduques; l'industrie, et notamment les petits chargeurs pâtiraient de l'inclusion de ces exceptions. Le paragraphe 2 du projet d'article est tout à fait suffisant pour protéger le transporteur et le paragraphe 3 devrait être supprimé.

41. **M. Elsayed** (Égypte) fait valoir que sa délégation préférerait que le début du paragraphe 3 soit libellé par exemple comme suit : « Sous réserve que le réclamant prouve que le transporteur est en faute.. », toutefois, la meilleure solution serait de supprimer complètement le paragraphe ainsi que l'a proposé le représentant du Sénégal.

42. **M<sup>me</sup> Downing** (Australie) appelle l'attention sur les paragraphes 31 à 37 des commentaires de la délégation australienne à propos du projet de convention (A/C.9/658) ajoutant qu'elle se rend bien compte que le Groupe de travail a passé beaucoup de temps sur le projet d'article et que la question de la responsabilité est complexe. Néanmoins, tout comme le représentant du Sénégal, la délégation australienne est préoccupée par la liste des exceptions figurant au paragraphe 3. La formulation diffère de celle de listes analogues comprises dans les Règles de La Haye et de La Haye-Visby et demanderaient à être interprétées par les tribunaux. De plus, la charge de la preuve serait plus onéreuse pour le réclamant, surtout si l'état de navigabilité du navire est mis en

cause. La responsabilité proportionnelle est souvent invoquée en tant que manœuvre dilatoire comme indiqué au paragraphe 37 des commentaires de sa délégation dans un cas où deux causes au moins, l'une étant l'état de navigabilité, ont entraîné la perte ou le dommage, le texte en vigueur ne fournissait aucune directive quant à savoir à qui incombe la charge de la preuve.

43. **M<sup>me</sup> Chatman** (Canada) dit que la délégation canadienne, à l'instar des représentants de l'Australie et du Sénégal n'a pas changé de position. L'industrie canadienne des transports a été abondamment consultée et il ressort de ces consultations que l'application du projet d'article 18 rendrait la charge de la preuve extrêmement onéreuse pour les chargeurs. Le paragraphe 5 notamment devrait être modifié afin que la charge de la preuve en ce qui concerne l'état de navigabilité incombe au transporteur et non au chargeur.

44. **M. Imorou** (Bénin), **M. Ndzibe** (Gabon), **M<sup>me</sup> Sorinho** (Observatrice de l'Angola), **M. Bigot** (Observateur de la Côte d'Ivoire) et **M. Ousseimi** (Observateur du Niger) s'associent à la déclaration du représentant du Sénégal.

45. **M. Tsantzos** (Grèce) tient à confirmer que la suppression de l'expression « faute nautique » de la liste des exceptions a déçu sa délégation, mais que celle-ci approuve néanmoins le projet d'article tel qu'il est libellé.

46. **M<sup>me</sup> Slettemoen** (Norvège) dit que de l'avis de la délégation norvégienne le projet d'article 18 constitue à de nombreux titres le fondement du projet de convention. Le libellé actuel est le résultat d'années de difficiles négociations, et que même s'il n'est pas parfait il devrait rester inchangé.

47. **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni), **M. Mayer** (Observateur de la Suisse) et **M. Hron** (République tchèque) estiment que le projet d'article 18 devrait rester tel qu'il est dans sa totalité et sans suppression du paragraphe 3.

48. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) comprend ce qui préoccupe les délégations qui souhaitent modifier le projet d'article. Ainsi que l'a noté le représentant du Sénégal, la liste figurant au paragraphe 3 n'est pas un exemple de droit moderne. La délégation allemande préférerait un texte plus clair et plus court mais est disposée à appuyer la position de la majorité quelle qu'elle soit.

49. Il semble que les préoccupations exprimées par l'Australie au paragraphe 37 de ses commentaires écrits (A/CN.9/658) sont prises en compte dans

l'actuel texte du projet d'article 18. Il est clair, d'après le paragraphe 5 du projet d'article que dans des cas comme ceux qui sont cités dans ledit paragraphe 37, la charge de la preuve concernant la diligence raisonnable incombe au transporteur, bien que la formulation proposée par l'Australie soit plus élégante. La délégation allemande est disposée à accepter cette proposition, mais elle estime également que le paragraphe pourrait rester tel qu'il est actuellement.

50. **M. Sato** (Japon) suggère que par souci de cohérence le terme « y compris » devrait être supprimé du paragraphe 5 a) (iii) et le texte reformulé afin de tenir compte de la modification apportée à l'alinéa c) du projet d'article 15 qui a déjà été adopté. La délégation japonaise est disposée à adopter le projet d'article 18.

51. **M. Cheong** Hae-yong (République de Corée) dit que même si l'industrie des transports de son pays est nettement favorable au rétablissement de la clause de la « faute nautique » dans la liste des exceptions énumérées au paragraphe 3, la délégation de la République de Corée se joint aux délégations de la Grèce et de la Suisse pour demander que le projet d'article soit adopté dans sa forme actuelle.

52. **M. Elsayed** (Égypte) déclare qu'en vertu du droit écrit comme de la Common Law la responsabilité du transporteur se fonde sur l'exercice de la diligence raisonnable et non sur les résultats. L'amendement proposé par la délégation égyptienne protégerait les droits du chargeur lorsque le transporteur est en faute; s'il n'est pas adopté, le projet d'article devrait être supprimé afin de ne pas affecter l'équilibre entre les parties contractantes ou affaiblir un principe que les délégations veulent préserver.

53. **M. Egbadon** (Nigeria) se range à l'avis des autres délégations africaines. S'il était approuvé sous sa forme actuelle, le paragraphe 3 annulerait tous les progrès réalisés au sujet des articles précédents du projet de convention et particulièrement du chapitre 4, qui ont défini les obligations du transporteur. Il prie instamment les délégations d'examiner l'amendement proposé au paragraphe 12 du document A/CN.9/658/Add.1.

54. **M. Schelin** (Observateur de la Suède) dit qu'à l'instar de la représentante de l'Allemagne il aurait préféré une version plus courte du paragraphe 3; il est conscient cependant des longs débats et des délicats compromis qui ont abouti à la rédaction du texte dont la Commission est saisie. Le représentant du Japon a fait une intéressante suggestion et la

délégation suédoise souhaiterait proposer que les crochets au paragraphe 5 a)(iii) soient supprimés et que l'expression « y compris » soit remplacée par le mot « et ».

55. **M. Berlingieri** (Italie) approuvant le texte tel que libellé tient à préciser aux délégations qui proposent des amendements, que le chapitre 4 relatif aux obligations, et le chapitre 5 relatif aux responsabilités, représentent un compromis général et devaient être examinés ensemble. Aux termes du chapitre 4, et contrairement à ce qui est prévu dans les Règles de La Haye-Visby, les obligations incombant au transporteur valent pour toute la durée du voyage, et dans le projet de convention le régime de la responsabilité a éliminé deux des exonérations fondamentales énoncées dans les Règles de La Haye-Visby, à savoir la faute contre la navigation et la faute dans l'administration du navire, donnant manifestement l'avantage au chargeur.

56. S'agissant du paragraphe 3 du projet d'article 18, dont on a préconisé l'élimination, il existe un malentendu : les exceptions énumérées au paragraphe 3 ne constituent pas des exonérations mais plutôt des cas d'inversement de la charge de la preuve. Peut-être est-ce une approche traditionnelle mais c'est une approche fondée sur le bon sens et qui, de ce fait, n'est pas caduque. Le but de la liste des exceptions était d'inverser la charge de la preuve dans des situations où il était vraisemblable que la perte ou le dommage étaient causés par des événements indépendants de la volonté du transporteur. Un certain équilibre a été établi parce que le projet d'article permet au chargeur de prouver qu'une cause différente était à considérer ou qu'une faute commise par le transporteur a contribué à la perte ou au dommage. Le texte ne contredit certes pas le droit national des transports, qui se fonde généralement sur la faute et non sur la stricte responsabilité.

57. **M<sup>me</sup> Most-Sieminska** (Pologne), **M<sup>me</sup> Talbot** (Observatrice de la Nouvelle Zélande) et **M. Sandoval** (Chili) appuient le texte actuel et la correction technique au paragraphe 5 a) proposée par le Japon et la Suède.

58. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) note que le libellé de compromis de l'article 18 fait nettement pencher la balance des intérêts en faveur du chargeur et qu'il n'est pas nécessaire d'aller chercher plus loin que le fait le projet d'article. Il appuie donc le texte tel qu'il est rédigé, avec la correction proposée par le Japon par souci de cohérence.

59. **M. Baghali Hamaneh** (République islamique d'Iran) a d'importantes réserves à formuler au sujet de l'article 18, expliquant qu'il devrait être modifié en vue d'équilibrer les intérêts du transporteur et du chargeur. Le paragraphe 3 devrait être supprimé car il fournit de trop nombreux prétextes pour exonérer le transporteur. Il souhaiterait également la suppression du paragraphe 5; le transporteur devrait être tenu pour responsable si le réclamant prouve qu'il y a eu manquement. Le paragraphe 4 devrait par ailleurs être modifié afin de placer le chargeur dans une position plus avantageuse et le protéger contre la lourde charge de prouver que les conditions de navigabilité n'étaient pas remplies lorsque le transporteur se prévaut de l'une des exceptions énoncées au paragraphe 3.

60. **M<sup>me</sup> Carison** (États-Unis d'Amérique) fait siennes les remarques formulées par l'Italie et les Pays-Bas; elle tient à ce que le texte actuel soit conservé moyennant la correction technique préconisée par le Japon. Des années de négociations du Groupe de travail ont abouti à la formulation de ce texte qui constitue l'un des éléments essentiels d'un ensemble de compromis et ce serait une regrettable erreur que d'y apporter des modifications qui pourraient faire échouer le projet de convention.

61. **M. Alba Fernández** (Espagne) approuvant les observations de l'Italie, des Pays-Bas et des États-Unis, est d'avis qu'il faut conserver l'actuel libellé du projet d'article 18. Il préserve les règles traditionnelles régissant les responsabilités du transporteur et du chargeur et les dispositions particulières s'appliquant généralement à la charge de la preuve, figurant dans d'autres traités relatifs au transport maritime, aérien ou routier. L'Espagne n'accepterait en aucun cas de supprimer la nécessité de prouver la simple probabilité d'un manquement aux conditions de navigabilité du navire.

62. **M. Imorou** (Bénin) est d'accord avec la délégation italienne que les règles doivent se fonder sur le bon sens; par ailleurs il pense que les exceptions énumérées au paragraphe 3 de l'article 18 sont bien des exonérations. Les pays africains sont essentiellement des pays expéditeurs et leurs chargeurs doivent pouvoir imputer certaines avaries au transporteur.

63. **M<sup>me</sup> Malanga** (Observatrice du Congo) dit qu'à l'instar d'autres pays africains, elle estime que l'article 18 n'est pas un texte aussi équilibré qu'on le prétend. Elle serait d'accord pour supprimer le paragraphe 3 qui fournit tellement de prétextes pour décharger le transporteur de ses responsabilités.

64. **M. Hu Zhengliang** (Chine), soulignant l'importance de l'article 18 rappelle que le texte est le résultat de longs débats au sein du Groupe de travail et qu'il devrait être maintenu sous réserve de la correction technique proposée par le Japon. Même si l'industrie chinoise des transports n'est pas entièrement satisfaite de la liste figurant au paragraphe 3, la délégation chinoise souhaite conserver ce texte car les exceptions énumérées seront en fait des moyens de résoudre les incertitudes rencontrées dans la pratique.

65. **M<sup>me</sup> Eriksson** (Observatrice de la Finlande) déclare que sa délégation, même si elle n'est pas entièrement satisfaite du projet final de ce qui s'avère être un article très complexe, et aurait préféré un texte plus succinct, est disposée à l'adopter tel qu'il est formulé. Elle estime toutefois qu'il serait tout à fait indiqué de souligner dans le rapport de la Commission l'explication donnée précédemment par l'Italie, à savoir que le paragraphe 3 ne donne pas une liste de motifs d'exonération mais plutôt qu'il inverse la charge de la preuve.

66. **M. Mollman** (Observateur du Danemark) soulignant qu'il doit y avoir un large consensus pour modifier un texte qui a été établi à la suite de difficiles négociations au sein du Groupe de travail annonce que sa délégation entérine le texte tel qu'il se présente actuellement. La correction technique proposée par le Japon ne peut être considérée comme un changement dans ce sens.

67. **M. Serano Martinez** (Colombie) explique que l'article 18 part du principe essentiel que le transporteur a une obligation de livrer les marchandises dans le même état qu'il les a reçues, obligation qui se rapporte tant au résultat qu'à la garantie. Quant au point le plus controversé, il importe d'énumérer les exceptions qui peuvent dégager le transporteur de ses responsabilités, notamment du fait qu'il est difficile de savoir exactement en vertu des Règles de La Haye-Visby si la responsabilité du transporteur est objective ou subjective et s'il doit y avoir présomption ou preuve de manquement. La délégation colombienne souhaite donc conserver l'article 18 dans son intégralité sans en changer le libellé.

68. **M. Ngoy Kasongo** (Observateur de la République démocratique du Congo) indique que le texte de l'article 18 pourrait être amélioré et qu'il appartient à la Commission de poursuivre la tâche accomplie au cours des années par le Groupe de travail. Tous les articles clés du projet de convention ont fait l'objet de discussions serrées sans toutefois



qu'un équilibre des intérêts ait été établi à ce jour. Si l'on adopte le texte actuel, la notion fondamentale de responsabilité devient relative. Il reconnaît pleinement que la notion de charge de la preuve doit se fonder sur le bon sens. La liste des exceptions figurant à l'article 3 est une affaire pour les assureurs mais une calamité pour les économies des États africains, et devrait être supprimée.

69. **M. Sharma** (Inde) fait observer que la question de la responsabilité a dès le début tenu une place centrale dans les délibérations du Groupe de travail. Tout en notant que la liste des motifs d'exonération insérée dans les Règles de La Haye-Visby a été supprimée dans les Règles ultérieures de Hambourg, le Groupe de travail a conclu que cette liste avait bien servi en son temps et qu'en effet elle avait été adoptée dans la plupart des législations nationales. C'est après bien des difficultés que le Groupe de travail est parvenu à établir un texte de compromis et l'Inde souhaite qu'il soit retenu, sous réserve de la correction technique que le Japon propose d'apporter au paragraphe 5 a).

*La séance est levée à 18 h 5.*