



Assemblée générale

Distr. : Générale
22 septembre 2008
Français
Original : anglais

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

Compte rendu analytique de la 876^e séance

Tenue au Siège, à New York, le lundi 23 juin 2008, à 15 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 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 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 10

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 et A/CN.9/658 et Add.1 à 13; A/CN.9/XLI/CRP.5)

Projet d'article 81 (Dispositions générales)

1. **Le Président** invite la Commission à examiner l'amendement qu'il est proposé d'apporter au projet d'article 81 (A/CN.9/XLI/CRP.5) présenté par les délégations allemande, autrichienne, suisse et australienne.

2. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne) présentant la proposition, précise que dans le projet d'article 31, le projet de convention a établi le fondement de la responsabilité du chargeur envers le transporteur sans toutefois assortir cette responsabilité d'un montant plafond. Afin d'assurer un traitement plus juste tant au chargeur qu'au transporteur, les auteurs de la proposition estiment que les parties au contrat de transport devraient avoir la faculté de convenir d'un montant maximal chiffrant la limite de responsabilité du chargeur. Une telle disposition s'avère nécessaire en particulier en ce qui concerne la responsabilité exclusive, qui est chiffrée en termes monétaires par la plupart des législations nationales de nombreux États. Le Groupe de travail n'ayant pas été en mesure de se prononcer sur la détermination d'un montant sont d'avis que le projet de convention devrait reconnaître aux parties la faculté de s'entendre sur ce point.

3. La question a été soulevée quant à savoir si le terme « limite » dans le projet d'article 81 se réfère à un montant plafond valorisant la responsabilité ou à la modification d'une obligation. Pour plus de clarté, la proposition tendrait à remplacer le verbe « limite » par « réduit » aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 et à ajouter un alinéa c) qui se lirait comme suit :

« Le contrat de transport peut néanmoins fixer une limitation de responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire en cas de manquement aux obligations, à condition que l'ayant droit ne prouve pas que le préjudice résultant de ce manquement était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a

commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit téméairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement ».

4. La deuxième partie de cette phrase, après l'expression « à condition que » qui reprend l'idée exprimée dans l'article 63 (Privation du droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité) a été ajoutée pour répondre à la préoccupation du représentant de la France qui avait fait remarquer que même un montant maximum qui aurait été convenu contractuellement ne devrait pas s'appliquer dans le cas d'un manquement délibéré de la part du chargeur.

5. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) se déclare satisfait de voir que la délégation allemande apprécie les avantages de la liberté du contrat, mais pense que le projet d'article 82 (Règles spéciales pour les contrats de volume), que la Commission avait déjà approuvé sur le fond, offre un moyen approprié de limitation de responsabilité non prévu dans le projet de convention puisque ce sont les parties au contrat de volume qui sont le plus susceptibles de convenir d'un montant maximal de limitation de responsabilité du chargeur. En outre, les types de limitation envisagés dans le projet de convention sont même plus élevés que ce que le chargeur pourrait obtenir en vertu de l'article 82, qui prévoit des dispositions strictes et obligatoires n'admettant pas de dérogation. Il s'en suit que la délégation américaine ne peut accepter cette proposition.

6. **M^{me} Halde** (Canada) et **M^{me} Talbot** (Observatrice de Nouvelle Zélande) entérinent la proposition.

7. **M. Sato** (Japon) déclare que d'une manière générale sa délégation était favorable à la souplesse des dispositions régissant la responsabilité et la liberté de contrat. Il aimerait toutefois que les auteurs expliquent pourquoi, ainsi que l'a suggéré le représentant des États-Unis d'Amérique, la proposition entend donner totale liberté de contrat même lorsqu'il s'agit du transport de marchandises dangereuses. Nous avons affaire ici à une question d'intérêt général; au paragraphe 4 du projet d'article 82 il est précisé que même dans le cas d'un contrat de volume les dérogations autorisées au paragraphe 1 de l'article 82 ne s'appliquent pas aux droits et dérogations prévus aux articles 30 et 33 ni à la responsabilité résultant d'un acte ou d'une omission à cet égard. Si l'intention de la proposition est de permettre ces dérogations, elle

remettrait en question les principes antérieurement énoncés, ce qui changerait la manière dont la délégation japonaise interprète les projets d'articles 30 et 33.

8. **M. Ibrahim Khalil Diallo** (Sénégal) dit qu'après tous les efforts infructueux déployés pour limiter la responsabilité du chargeur, il serait dangereux de la laisser limiter par contrat étant donné que les intérêts du destinataire ne seraient peut-être pas protégés. Il serait préférable de conserver le libellé actuel du projet d'article 81 et de s'en remettre aux tribunaux pour déterminer la limitation de responsabilité en cas de différend.

9. **M. Schelin** (Observateur de la Suède) appuie la proposition estimant qu'elle est avantageuse pour les deux parties. Il est à noter en particulier que l'adoption d'un montant plafond de limitation de la responsabilité permettrait aux assurances des marchandises de couvrir cette responsabilité ce qui serait également à l'avantage du transporteur. Toutefois, en considération des incidences d'intérêt général sur la proposition, les dispositions absolument contraignantes du projet d'article 82 devraient s'appliquer à l'article 81 auquel il conviendrait d'ajouter une précision pour souligner que le nouveau paragraphe ne concerne pas les situations visées aux articles 30 et 33.

10. **M^{me} Downing** (Australie) s'exprimant en sa qualité d'auteur de la proposition, fait valoir que la responsabilité au sens strict est généralement assortie d'un taux plafond dans la législation nationale des États; la proposition aiderait les parties à se mettre d'accord sur le montant qui, d'une manière générale, équivaldrait au coût de l'assurance des marchandises. C'est une option à laquelle il ne serait pas fréquemment recouru mais il importe qu'elle existe.

11. **M. Mbiah** (Observateur du Ghana) approuve, pour rendre le texte plus clair, les modifications proposées aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du projet d'article. Il note cependant que le nouveau paragraphe proposé est non seulement insuffisant mais qu'il arrive trop tard. Au cours des négociations plusieurs délégations ont indiqué qu'elles souhaitaient limiter la responsabilité du chargeur, mais elles n'ont pas reçu l'accord de la majorité et la nouvelle proposition, qui prône la liberté contractuelle ne tient pas compte de ce souhait. Le projet d'article devrait rester inchangé.

12. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne) explique que le nouveau paragraphe proposé a pour but de fournir l'option d'affectation d'un taux à la limite de responsabilité, même à la responsabilité exclusive dans le cas de transport de marchandises dangereuses. Si l'accord entre les parties n'est pas équitable les tribunaux peuvent être appelés à trancher. M^{me} Czerwenka n'est pas d'accord avec l'interprétation du représentant du Sénégal; elle estime pour sa part, que tel qu'il est actuellement libellé, le paragraphe 2 du projet d'article 81 ne permet pas l'établissement d'un montant plafond applicable à la limite de responsabilité, même par une décision de tribunal. Il est vrai que le paragraphe 1 du projet d'article autorise l'accroissement des responsabilités du chargeur; la délégation allemande aimerait que ce fait soit rendu plus explicite.

13. Aux termes du paragraphe 82, les parties peuvent convenir d'accroître ou de diminuer les droits, obligations et responsabilités définis par le projet de convention. Les dispositions absolument contraignantes énoncées au paragraphe 4 du projet d'article 82 sont nécessaires du fait que les paragraphes 1 à 3 autorisent de substantielles dérogations à la convention tandis que les modifications proposées pour le projet d'article 81 ont une portée plus réduite. Elles ne permettent pas aux parties de changer leurs obligations ou responsabilités mais prévoient plutôt d'appliquer un taux plafond aux obligations.

14. **M. Mollmann** (Observateur du Danemark) rappelle qu'une situation analogue s'était produite à propos du projet d'article 32. Durant les négociations la délégation danoise avait fait valoir que le chargeur et le transporteur devaient être traités à égalité. Le Danemark est opposé à l'extension des obligations du chargeur comme prévu au paragraphe 1 du projet d'article 81. La nouvelle proposition accentue les inégalités en offrant au chargeur la possibilité de réduire sa responsabilité aux dépens du transporteur.

15. D'autre part, l'intervenant trouve que la proposition est libellée en termes très généraux et que les explications de la représentante de l'Allemagne ne résolvent pas le problème. Il ne pense pas qu'il soit irréaliste d'envisager une situation dans laquelle un puissant chargeur peut obliger un transporteur à accepter une limite de responsabilité fixée au bas niveau d'un droit de tirage spécial (DTS) ce qui permet au chargeur d'esquiver toute responsabilité

objective. Ainsi que l'a rappelé l'observateur du Ghana, durant les réunions du Groupe de travail, certaines délégations ont en vain tenté de s'entendre sur une limitation de la responsabilité des chargeurs. Le texte issu de ces réunions n'a pas la faveur de la délégation danoise qui s'en tient au compromis qui avait été obtenu.

16. **M. Tsantzos** (Grèce) fait siennes les vues exprimées par les représentants du Danemark et des États-Unis d'Amérique.

17. **M. Bigot** (Observateur de Côte d'Ivoire) fait valoir que sa délégation aimerait que s'établisse un meilleur équilibre entre la responsabilité des deux parties, toutefois il n'est pas acceptable de parvenir à ce but par la liberté contractuelle. Il se range à l'avis exprimé par le Sénégal.

18. **M. Sharma** (Inde) est d'accord avec la proposition visant à remplacer le verbe « limite » par « réduit » aux alinéas a) et b) du paragraphe 2. Ainsi que l'a noté le représentant du Ghana, le Groupe de travail n'a pu parvenir à se mettre d'accord sur un montant plafond applicable aux obligations du chargeur. Les mesures de compromis adoptées en janvier 2008 ne sont donc pas touchées par une décision tendant à autoriser les parties à fixer d'un commun accord un tel montant, compte tenu de leurs circonstances et de la nature de leur commerce. L'explication fournie par le représentant de l'Allemagne sur les différences entre les projets d'articles 81 et 82 sont convaincantes et la délégation indienne appuie la proposition.

19. **M. Elsayed** (Égypte) dit qu'à la lumière de l'explication donnée par la représentante de l'Allemagne, il est disposé à soutenir la proposition, du fait qu'elle ménagerait un équilibre plus équitable entre les parties au contrat.

20. **M. Kim** In Hycon (République de Corée) indique que sa délégation a une haute opinion de l'actuel texte du projet d'article 81, qui cherche à traiter de faits nouveaux et récents survenus dans le domaine des transports maritimes, tels que l'utilisation généralisée des conteneurs. Étant donné qu'un transporteur ne peut vérifier le contenu d'un conteneur scellé, sans renseignements détaillés de la part du chargeur sur la nature du contenu, le transporteur ne peut transporter les marchandises en toute sécurité. En République de Corée notamment, on a signalé un certain nombre d'accidents, incendies et explosions

imputables au fait que le chargeur n'avait pas révélé la nature de la cargaison. C'est la raison des obligations imposées au chargeur en vertu des projets d'articles 32 et 33. La sûreté du transport repose sur le fait de ne pas autoriser le chargeur à déroger de ces obligations. Une autre évolution nouvelle est l'apparition d'importants chargeurs ayant le pouvoir d'obliger les transporteurs à prendre toutes les responsabilités. Il est fort probable que de puissants chargeurs vont essayer d'écarter ou de limiter certaines de leurs propres obligations par contrat; c'est ce que l'on cherche à éviter par les termes « écarte » et « limite » aux alinéas a) et b) du paragraphe 2. Ainsi que l'a fait observer le Danemark, le chargeur est déjà désavantagé du fait que le terme « accroît » a été omis dans les dispositions énoncées au paragraphe 1 du projet d'article 81 concernant la portée de la dérogation contractuelle autorisée pour le transporteur, mais figure dans les dispositions parallèles du paragraphe 2 concernant le chargeur. L'idée est que les obligations et la responsabilité du transporteur peuvent être accrues contractuellement, contrairement à celles du chargeur. Bien que la version du projet d'article 81 proposée dans le document A/CN.9/XLI/CRP.5 semble raisonnable, elle fait pencher la balance encore plus en faveur du chargeur. La délégation de la République de Corée préfère conserver le texte tel qu'il est actuellement libellé.

21. **M^{me} Shall-Homa** (Nigeria) dit que sa délégation s'aligne sur les déclarations des États-Unis d'Amérique, du Danemark et du Sénégal et en particulier sur celles du Ghana à propos des précédents efforts du Groupe de travail pour trouver un moyen de fixer un montant maximal pour la limitation de responsabilité du chargeur. Elle appuie la proposition de remplacer le verbe « limite » par « réduit » du fait que la modification correspond à l'objectif de la disposition. Elle souhaite par ailleurs conserver l'actuel libellé du projet d'article

22. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) indique que la délégation néerlandaise pourrait appuyer le remplacement de « limite » par « réduit » mais a des réserves sur la nouvelle phrase telle qu'elle est proposée dans le document A/CN.9/XLI/CRP.5. D'après cette phrase telle qu'elle est libellée un chargeur doté d'un grand pouvoir de négociation peut imposer de considérables limites à ses responsabilités. La nouvelle disposition serait plus acceptable si elle avait prévu par exemple que le montant minimum

affecté à la limitation de responsabilité du chargeur équivaldrait à la valeur des marchandises. En outre, certaines des obligations du chargeur correspondent à une question d'intérêt général. On déplore trop d'accidents dus à des informations erronées fournies par le chargeur sur la nature des marchandises; un important chargeur de produits chimiques par exemple ne devrait pas pouvoir se soustraire à ses responsabilités à la suite d'un manquement aux obligations qui lui incombent au titre du projet d'article 33.

23. **M. Delebecque** (France) déclare que sa délégation ne peut entériner la proposition figurant dans le document A/CN.9/XLI/CRP.5 pour les raisons exposées par le Japon. Il faut prendre des mesures pour exclure toute dérogation aux dispositions énoncées dans les projets d'articles 32 et 33.

24. **M. Prosser** (Royaume-Uni) et **M. Berlingieri** (Italie) font savoir que leurs délégations respectives sont d'avis de conserver l'actuel libellé pour les raisons exposées par le Danemark.

25. **M. Gombrii** (Norvège) note que la proposition est allée plus loin que les dispositions contractuelles concernant le volume, énoncées dans le projet d'article 82, prévoyant certaines garanties en excluant son application à des dispositions dites absolument obligatoires. Un puissant chargeur qui négocie au titre du projet d'article 81 avec l'amendement proposé dans le document A/CN.9/XLI/CRP.5 subirait encore moins de contrainte qu'en vertu de l'article 82.

26. **M^{me} Sobekwa** (Afrique du Sud) annonce que sa délégation a une certaine sympathie pour la proposition mais préfère conserver le projet d'article 81 tel qu'il est rédigé.

27. **M. Honka** (Observateur de la Finlande) dit que sa délégation appuie le texte actuel pour les raisons exposées par les Pays-Bas et le Danemark.

28. **M. Hron** (République tchèque) indique que sa délégation se range aux vues exprimées par les Pays-Bas.

29. **M. Mulopo** (Observateur du Congo) explique que sa délégation se range aux vues du Sénégal et de la Côte d'Ivoire. Un contrat de transport est généralement un contrat d'adhésion, de telle manière que la liberté de contrat, qui suppose une entente préalable entre les parties contractantes, ne constituerait pas une solution. Étant donné que les

documents sont généralement établis par le transporteur, ce dernier ne devrait pas avoir la possibilité d'accroître les obligations du chargeur. Sa délégation soutient le texte dans sa forme actuelle.

30. **M. Bokana Olenkongo** (Observateur de la République démocratique du Congo) déclare que sa délégation s'aligne sur les déclarations du Danemark, des États-Unis d'Amérique et du Sénégal et préfère conserver le texte actuel.

31. **M. Serrano Martinez** (Colombie) confirme sa position antérieure, ajoutant que sa délégation appuie le texte du projet d'article 81 dans son libellé actuel.

32. **M. M'inoti** (Kenya), **M. Sandoval** (Chili); **M. Essigone** (Gabon) et **M. Luvambano** (Observateur de l'Angola) déclarent que leurs délégations respectives préfèrent conserver le libellé actuel de l'article 81.

33. *Le projet d'article 81 est approuvé sur le fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

Projet d'article 78 (suite)

34. **M. Lebedev** (Fédération de Russie) fait observer que bien que la Commission ait déjà approuvé l'article 78 sur le fond, il était nécessaire de rendre le paragraphe 2 plus clair. Par exemple l'alinéa a) fait mention d'une convention d'arbitrage, alors que l'alinéa b) parle d'une clause d'arbitrage.

35. **M. Estrella Faria** (Division du droit commercial international) explique qu'à première vue il semble y avoir confusion de termes. Dans le paragraphe 2 l'accent porte sur les trois conditions énoncées aux alinéas a), b) et c) qui sont cumulatives. Si toutes ces conditions étaient réunies, la convention d'arbitrage relèverait des dispositions énoncées au paragraphe 15 aux termes duquel l'exécution de l'accord d'arbitrage dépend de certaines conditions qui ne s'appliquent pas normalement aux accords d'arbitrage en général. La solution serait peut-être d'harmoniser les termes utilisés aux alinéas a) et b).

36. **M. Lebedev** (Fédération de Russie) fait valoir que le caractère cumulatif des conditions n'est pas évident dans le libellé actuel. Il serait peut-être utile d'ajouter quelques mots d'explication.

37. **M. Berlingieri** (Italie) note que le chapitre 15 emploie tantôt le terme « clause d'arbitrage », tantôt le terme « accord d'arbitrage » et tantôt « clause ou

accord d'arbitrage ». Dans certaines juridictions « clause d'arbitrage » se réfère à une chose sur laquelle on s'est mis d'accord avant que ne survienne un différend, et « accord d'arbitrage » se rapporte à ce qui a été convenu après qu'un différend soit survenu. Il faut éviter les contradictions dans l'emploi des termes afin d'éviter les difficultés d'interprétation.

38. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne) dit que si le texte doit être renvoyé au groupe de rédaction, sa délégation demandera à voir le nouveau libellé avant l'adoption de l'ensemble du projet de convention car il est difficile de juger les incidences possibles sans voir le nouveau texte.

39. **M. Gombrii** (Norvège) fait observer que la disposition n'est pas un modèle de clarté mais il peut en expliquer les antécédents positifs. Le paragraphe 1 indique que les dispositions d'arbitrage ne s'appliquent pas aux chartes-parties, mais comme le projet de convention peut s'appliquer aux connaissements émis dans le cadre des chartes-parties, le paragraphe 2 devient donc pertinent. Il est d'usage dans ce type de connaissement de préciser qu'il énonce les termes et conditions de la charte-partie ce qui est justement la situation évoquée à l'alinéa a). Il importe cependant pour la partie à laquelle est délivré le connaissement de savoir que la charte-partie comporte une convention d'arbitrage, d'où la nécessité précisée à l'alinéa b) d'une référence spéciale à la convention d'arbitrage.

40. **M. Sekolec** (Secrétaire de la Commission) précise que le groupe de rédaction jugera peut-être utile d'utiliser les termes « convention d'arbitrage » et « clause d'arbitrage » conformément à d'autres textes d'arbitrage de la Commission tels que la loi modèle sur l'arbitrage dans le domaine du droit commercial international (CNUDCI). Dans ces textes la « convention d'arbitrage » est un terme général qui se rapporte à toute forme d'arbitrage, tandis que « clause d'arbitrage » s'applique à un paragraphe dans un document plus important. Il semble alors indiqué à l'alinéa b) du paragraphe 2 de parler de « clause d'arbitrage ».

41. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) suggère que pour dissiper l'ambiguïté signalée par la Fédération de Russie il suffirait de préciser au paragraphe 2 que l'alinéa b) tout comme l'alinéa a) se réfère à une clause de charte-partie. L'emploi approprié des termes « convention » ou « clause » serait donc laissé à la

discretion du groupe de rédaction lorsqu'il vérifie la concordance avec d'autres textes de la Commission.

42. **M. Hu Zhengliang** (Chine) propose de supprimer l'alinéa b) du paragraphe 2 et d'ajouter, à l'alinéa a) du paragraphe 2 l'adjectif « spécifique » après le mot « référence ». En outre, étant donné qu'une charte-partie, un document de transport ou un document électronique de transport ne peuvent par définition contenir qu'une clause d'arbitrage, et non pas une convention d'arbitrage, il pense que le terme correct serait « clause » aussi bien dans le chapeau du paragraphe 2 que dans l'alinéa a).

43. **M. Morán Bovio** (Espagne) estime que le paragraphe 2 qu'il interprète de la même manière que la Norvège, est suffisamment clair tel qu'il est rédigé.

44. **M. Estrella Faria** (Division du droit commercial international) propose, à la suite de consultations et sur la base des remarques formulées par les délégations chinoise et norvégienne, de reformuler le paragraphe 2 de l'article 78 qui devrait se lire comme suit :

« 2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, une convention d'arbitrage dans un document de transport ou dans un document électronique de transport auquel la présente Convention s'applique par le jeu de l'article 7 relève du présent chapitre sauf si cette convention :

a) Identifie, en indiquant la date, les parties à la charte-partie ou à un autre contrat exclu du champ d'application de la présente Convention du fait de l'application de l'article 6; et

b) Incorpore par référence et désignation spécifique les termes de la convention d'arbitrage contenue dans la charte-partie ou autre contrat qui reprend les termes de la convention d'arbitrage ».

45. *Le Projet d'article 78, tel que modifié, a été adopté sur le fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

Projet d'article 84 (Conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes).

46. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne) appuyée par **M. Delebecque** (France) dit que sa délégation est d'une manière générale d'accord avec le texte mais

propose de supprimer, dans le chapeau, après les mots « conventions internationales », le membre de phrase : « qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente convention » de manière à ne pas limiter le champ d'application de l'article 84 aux seules conventions internationales en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention mais à l'étendre également aux protocoles ultérieurs visant à modifier des conventions existantes et de nouvelles conventions régissant d'autres modes de transport. Par exemple, un protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises effectué par route, a été adopté récemment.

47. **M. Schelin** (Observateur de la Suède) fait remarquer que les protocoles additionnels aux conventions existantes peuvent être considérés comme couverts par le libellé actuel. Il y aurait cependant lieu de s'inquiéter si la décision proposée donnait à penser que le projet d'article 84 ne s'applique qu'à de nouvelles conventions remplaçant les actuelles conventions de transports intérieurs, car cela pourrait inciter certains États contractants à dénoncer le projet de convention au cas où ils envisageraient de devenir parties à de nouvelles conventions. Cette question aurait des incidences sur l'article 92 relatif aux réserves.

48. **M. Beringieri** (Italie) précise que le projet d'article 84 ne devrait pas permettre que le projet de convention ne devienne caduc et soit remplacé par telle ou telle nouvelle convention adoptée ou tel ou tel protocole qui élargirait sensiblement le champ d'application des conventions antérieures.

La séance es suspendue à 16 h.40 et reprise à 17 h.05

49. **M. Mollmann** (Observateur du Danemark) ne pense pas que le projet d'article 84 doive s'étendre à de nouvelles conventions remplaçant les conventions existantes sur le transport terrestre unimodal ce qui irait à l'encontre de l'application du projet de convention. Toute référence aux amendements ou protocoles ultérieurs aux conventions en vigueur serait acceptable mais exigerait un nouveau libellé alors que la délégation danoise est satisfaite du libellé actuel.

50. **M. Barbuk** (Biélorus) suggère qu'aux alinéas a) à d) le mot « convention » soit remplacé par « traité international » conformément à la définition du terme « traité » dans la Convention de Vienne sur le droit des

traités. Cette disposition pourrait répondre à certaines préoccupations de la délégation allemande.

51. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) notant que le projet d'article 84 est un conflit de dispositions conventionnelles fait valoir qu'il définit clairement le champ d'application d'autres conventions; tant que des protocoles ultérieurs ne viennent pas élargir le champ d'application cela ne pose pas de problème. Par contre, la proposition de la délégation allemande donnerait carte blanche aux nouvelles conventions alors que l'intention de l'article 84 est de protéger le champ d'application du projet de convention contre de futurs empiètements par d'autres conventions. La proposition allemande n'est pas souhaitable non seulement en théorie mais aussi en pratique, car elle n'est nullement nécessaire. Le projet d'article 27 s'applique à d'éventuels futurs instruments internationaux régissant les modes de transports intérieurs et répond bien aux préoccupations de la délégation allemande.

52. **M. Sato** (Japon) comprend les préoccupations de la délégation allemande dans la mesure où il s'agit d'apporter de simples amendements aux conventions actuelles sur les transports intérieurs, mais la suppression proposée par l'Allemagne a une trop large portée car elle ouvre la voie à des conventions sur le transport unimodal complètement différentes ainsi qu'à de simples modifications. Cependant, pour donner satisfaction à l'Allemagne on pourrait modifier le chapeau de l'article 84 en ajoutant après le membre de phrase : « au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention » les mots : « y compris tout amendement y relatif ». Une phrase analogue a été utilisée dans le projet d'article 88 a). Il est certain que cette proposition ne va pas résoudre le problème qui se pose lorsqu'une convention existante est remplacée par une nouvelle qui n'est qu'une continuation de la précédente.

53. **M^{me} Carlson** (États-Unis d'Amérique) fait savoir que sa délégation est opposée aux propositions du Japon et du Danemark car rien n'empêcherait un futur amendement d'une convention en vigueur de modifier complètement le champ d'application de la convention. Elle est d'accord avec le représentant des Pays-Bas qu'il serait très risqué de donner carte blanche aux rédacteurs d'amendements à des conventions existantes ou à de nouvelles conventions. Ainsi que ce dernier l'avait également fait observer, le cas de futurs conflits est déjà abordé dans l'article 27.

La version actuelle du projet d'article 84 devrait donc être maintenue.

54. **M. Honka** (Observateur de la Finlande) abonde dans le sens du représentant des Pays-Bas en affirmant que le chapeau du projet d'article 27 fait référence à d'autres instruments en vigueur « au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ». L'application de tout futur amendement à des conventions de transports intérieurs relèvent du projet d'article 27. Le projet d'article 84 tient lieu de garantie contre tout empiètement éventuel de futures conventions ou amendements sur des conventions existantes en élargissement leur champ d'application; il convient donc de conserver le libellé actuel.

55. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne) ajoute que l'inclusion de l'expression « dans la mesure où » aux alinéas a) à d) est une manière d'indiquer clairement quelles dispositions des conventions internationales en question seraient applicables; les auteurs des amendements à des conventions existantes ou de nouvelles conventions ne recevraient pas de ce fait « carte blanche » puisque les futures dispositions qui n'entrent pas dans le champ d'application des conventions en vigueur ne s'appliqueraient pas.

56. Dans un esprit de compromis la Représentante de l'Allemagne est disposée à appuyer la proposition japonaise même si, comme l'a lui-même souligné le délégué japonais, cela ne couvre pas des instruments non amendés de fait mais remplacés par une nouvelle version. La révision de 1999 de la Convention relative au transport international par rail (COTIF) à laquelle de nombreux membres de la Commission sont parties – n'est qu'un exemple de ce type d'instrument.

57. **Le Président** suggère qu'en raison du partage à peu près égal des opinions, les délégations intéressées tiennent des consultations officieuses afin d'essayer de parvenir à une entente.

58. *Il en est ainsi décidé.*

Projet d'article 85 (Limitation globale de la responsabilité)

59. **M. Imorou** (Bénin) demande pourquoi le projet d'article 85 se réfère aux « propriétaires de bâtiments » alors que jusqu'à présent seuls les termes de « transporteur » et « chargeur » ont été employés.

60. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne) soutenue par M. Sato (Japon) explique que le projet d'article 85 vise à résoudre toutes les situations dans lesquelles le transporteur, aux termes de la présente convention, est également propriétaire de bâtiment en vertu soit de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, soit de la Convention de Strasbourg relative à la limitation de la responsabilité de propriétaires de bateaux de navigation intérieure, les deux instruments permettant au propriétaire de bateau de limiter sa responsabilité en cas d'accident grave. Un transporteur, qui est également propriétaire de son bâtiment peut, en application de la présente convention, être tenu de verser un million de dollars. Toutefois, s'il existe d'autres ayants-droit contre lesquels le propriétaire du bateau peut invoquer la limitation de responsabilité au titre de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, le destinataire ou le chargeur pourraient recevoir un montant inférieur au montant total et ainsi ne seraient pas intégralement remboursés. La délégation allemande estime qu'il importe que la Convention en question continue de s'appliquer comme d'habitude. Le terme « bâtiment » a été adopté parce qu'il s'applique à tous les transports de marchandises par mer ou par voie navigable intérieure, ce qui est par conséquent commun aux deux conventions.

61. **M. Elsayed** (Égypte) souligne qu'il est normal dans le projet d'article 85 de parler de « bâtiment » si le propriétaire est la même personne que celle qui est mentionnée dans le contrat de transport. Il aimerait savoir toutefois ce qu'il faut entendre par « regulating » dans la version anglaise, dans le contexte du projet d'article 85. Il se demande également si les résultats de la concertation à propos du projet d'article 84 ne vont pas contredire le projet d'article 85.

62. **M. Berlingieri** (Italie) se range à l'avis de l'Allemagne et du Japon mais prévient que des difficultés pourraient surgir si le terme « propriétaires de bâtiments » était interprété dans le contexte de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes qui définit le « propriétaire de bâtiment » comme le propriétaire, l'affrèteur, l'administrateur ou l'exploitant du navire.

63. **M. Hu Zhengliang** (Chine) appuyé par **M. Kim In Heon** (République de Corée) reconnaît la nécessité de l'article 85 mais est également d'avis que le terme

« propriétaire de bâtiment » pourrait prêter à confusion et même entraîner des différends, notamment du fait que la présente convention ne définit pas le terme « bâtiment » ni « propriétaire ». Pour que le projet d'article soit plus clair, il propose de changer le titre et de le remplacer par « limitation globale de la responsabilité en matière de créances maritimes » sur le modèle du libellé du titre de la convention connexe.

64. **M. Sharma** (Inde) et **M. Tsantzos** (Grèce) se rangent aux côtés de l'Allemagne et du Japon.

65. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) exprime son accord avec la version actuelle du projet d'article 85. Quant aux observations formulées au sujet du terme « propriétaire de bâtiment » il signale que « propriétaire » se rapporte clairement à la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, et conventions ultérieures, notamment toutes les conventions relatives à la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure, ce qui est le point le plus importante. Ainsi que l'a fait remarquer la représentante de l'Allemagne, le mot « bâtiment » a été employé plutôt que « bateau » afin d'englober le transport de marchandises tant par mer que par les voies navigables intérieures; cette remarque vaut également pour le projet d'article 27.

66. **M^{me} Markovč Kostelac** (Observateur de la Croatie) dit que tout en appuyant l'actuelle version du projet d'article 85 sa délégation fait observer que si après l'expression « propriétaires de bâtiments » on ajoutait le membre de phrase « comme définis par les instruments respectifs » il ne ferait plus de doute que le projet de convention se réfère à la fois à la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et aux instruments pertinents relatifs à la navigation intérieure.

67. **M. Imorou** (Bénin) tout en comprenant pleinement la position de l'Allemagne et du Japon craint qu'il n'y ait confusion entre les termes « transporteur » et « propriétaires de bâtiment » notamment si ce dernier n'est pas défini.

68. **M. Gombrii** (Norvège) trouve que la proposition de la Croatie semblerait apte à résoudre certains des problèmes soulevés.

69. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne) déclare qu'en ce qui concerne sa délégation le projet d'article 85 est correct tel qu'il est formulé. Le projet d'article dispose

tout simplement qu'en cas de conflit, rien dans le projet de convention ne s'opposerait à l'application de toute autre convention internationale ou législation nationale régissant la limitation globale de la responsabilité des propriétaires de bâtiments. Il est impossible de savoir à ce stade si telle ou telle convention internationale ou législation nationale pourra s'appliquer ou non; cela dépendra de l'instrument en question. D'où l'emploi du terme « régissant » grâce auquel il n'est pas besoin d'ajouter « comme définis dans les instruments respectifs ».

70. Répondant au représentant de la Chine, elle précise que le projet d'article 85 ne se réfère pas seulement aux créances maritimes mais également aux créances relatives aux voies navigables intérieures, ce qui fait que le titre doit rester inchangé.

71. **M. Mbiah** (Observateur du Ghana) dit que bien qu'il ait initialement été favorable à la proposition chinoise, il a été convaincu par l'explication de la représentante de l'Allemagne que le libellé proposé serait trop restrictif. Il ne faut donc pas changer le titre actuel.

72. **Le Président** constate qu'une nette majorité de délégations s'est prononcée en faveur du maintien de l'actuel libellé du projet d'article 85.

73. *Le projet d'article 85 est approuvé sur le fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

Projet d'article 86 (Avaries communes)

74. **M. Elsayed** (Égypte) attire l'attention sur une discordance entre le terme anglais « avaries communes » et le terme utilisé dans la version arabe du projet d'article 86 et ajoute que sa délégation estime qu'une définition du terme « avaries communes » serait utile.

75. **Le Président** note l'absence d'appui en faveur d'une définition du terme « avaries communes » ajoutant que le Secrétaire se penchera sur la question du libellé arabe.

76. *Le projet d'article 86 est approuvé sur le fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

La séance est levée à 18 heures