



Assemblée générale

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 873^e séance*

tenue au Siège, à New York, le vendredi 20 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*)

* Il n'a pas été élaboré de compte rendu analytique pour le reste de la séance.

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 10h 10.

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

1. **Le Président**, en réponse à certaines questions posées lors de la séance précédente au sujet des méthodes de travail de la Commission, attire l'attention sur le paragraphe 11 du document A/CN.9/653, intitulé « Règlement intérieur et méthodes de travail de la CNUDCI », et qui aborde de manière détaillée la notion de consensus au sein de la Commission. Le paragraphe 11 (c) de ce document expose le rôle du Président de la Commission pour déterminer s'il y a consensus ou non, et autorise un vote si l'une des délégations est officiellement en désaccord avec l'analyse du Président. En fait, cela se produit rarement; il n'en reste pas moins que les membres de la Commission ont le droit de s'opposer à la position officielle.

Projet d'article 50 (Marchandises restant non livrées)

2. **M. Mollmann** (Observateur pour le Danemark) déclare que les projets d'article 49 et 50 sont étroitement liés. Le projet d'article 49 vise à permettre la livraison de marchandises sans aucun document de transport, et le projet d'article 50 donne aux transporteurs des instructions sur ce qu'il convient de faire des marchandises en cas d'impossibilité de livraison. M. Mollmann considère que ces deux projets d'article proposent des solutions différentes, et que l'on ne doit pas nécessairement les adopter de manière successive. Un transporteur peut appliquer les procédures proposées par le projet d'article 50 avant de suivre éventuellement celles proposées par le projet d'article 49; mais il peut également avoir recours à ces procédures de manière simultanée.

3. **M. Rapatzikos** (Grèce), attirant l'attention sur les observations écrites de la délégation grecque (A/CN.9/658/Add.10, paragraphe 13), déclare que la Grèce est d'accord avec le Danemark au sujet de l'interprétation du projet d'article 50; mais la délégation grecque considère que ce texte doit être plus précis.

4. **M. Imorou** (Bénin), soutenu par **M. Elsayed** (Egypte), **M. Egbadon** (Nigeria), **M. Ngoy Kasongo**

(Observateur pour la République démocratique du Congo), **Mme Traoré** (Observatrice pour le Burkina Faso), **M. Moulopo** (Observateur pour le Congo), **M. Bigot** (Observateur pour la Côte d'Ivoire) et **M. Luvambano** (Observateur pour l'Angola), déclare que, dans de nombreux Etats, la législation nationale n'autorise pas un transporteur à détruire des marchandises non livrées : le transporteur doit remettre ces biens aux autorités douanières. Dans ce contexte, la destruction de marchandises est un fait grave. Par conséquent, le paragraphe 2 (b) devrait contenir la même phrase que celle inscrite à l'alinéa (c) de ce même paragraphe au sujet de la vente éventuelle de marchandises non livrées – à savoir « conformément à la loi ou aux réglementations du lieu où se trouvent les marchandises au moment où le problème se pose ».

5. **Mme Slettemoen** (Norvège) déclare que la délégation norvégienne est d'accord pour dire que le transporteur devrait pouvoir appliquer les dispositions du projet d'article 50 sans pour autant avoir l'obligation d'appliquer également les dispositions du projet d'article 49; cependant, ajoute la déléguée norvégienne, cette interprétation ne ressort pas clairement du texte actuel. Par conséquent, cette interprétation doit être inscrite dans le rapport de la Commission, et, également, formulée de manière claire dans le texte des projets d'article.

6. **M. Mayer** (Suisse) déclare qu'il n'a pas de position tranchée au sujet du point de vue de l'observateur du Danemark; toutefois, le délégué suisse ne voit pas comment on pourrait concilier ce point de vue et le projet d'article 50 dans sa version actuelle. L'utilisation de l'expression « uniquement si... » dans le chapeau du paragraphe 1 implique que la liste de faits inscrits aux alinéas (a) à (e) serait exhaustive, et l'alinéa (b) semble impliquer que le transporteur doive avant tout suivre les procédures des projets d'article 47, 48 ou 49. En ce qui concerne le paragraphe 2 (b), la délégation suisse est favorable au maintien du texte actuel.

7. **M. Ibrahim Khalil Diallo** (Sénégal) déclare que, la destruction d'une cargaison étant un problème grave, la délégation sénégalaise soutient l'amendement proposé par le Bénin. En revanche, sur les autres points, le Sénégal considère que le projet d'article 50 est suffisamment explicite.

8. **M. Sharma** (Inde) déclare partager le point de vue du représentant de la Suisse au sujet de la lecture

du projet d'article 50. On ne pourra suivre les procédures proposées par le projet d'article 50 au sujet des marchandises jugées non livrées qu'après épuisement des procédures du projet d'article 49.

9. **M. Mollmann** (Observateur pour le Danemark) juge utile la proposition du représentant du Bénin ; la délégation danoise partage le point de vue selon lequel toute éventuelle destruction d'une cargaison aux termes du paragraphe 2 (b) doit se faire conformément aux lois et réglementations locales. En réponse au représentant de la Suisse, M. Mollmann souligne que le projet d'article 50, paragraphe 1, présente cinq cas dans lesquels on peut juger les marchandises non livrables – le cinquième cas étant tout simplement l'impossibilité, pour le transporteur, de livrer les marchandises par quelque moyen que ce soit. Le fait que ces cinq cas s'excluent l'un l'autre et ne puissent pas se combiner est clairement indiqué par l'utilisation de la conjonction « ou » à la fin du paragraphe 1 (d). Cependant, on pourra éviter tout malentendu en inscrivant dans le rapport cette lecture du projet d'article en question.

10. **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas) déclare que la destruction des marchandises peut être parfois la seule solution possible – par exemple lorsque les marchandises ont subi des dégâts importants ou que les produits en question sont périssables; toutefois, la destruction des marchandises ne doit intervenir qu'en dernier recours. La proposition du Bénin pourrait constituer un ajout utile au texte d'origine. L'observateur néerlandais approuve l'interprétation du Danemark au sujet du lien étroit entre les projets d'article 49 et 50; il n'y a pas lieu de modifier le texte à ce sujet; en revanche, la demande consistant à préciser les dispositions en question dans le rapport de la Commission devrait être satisfaite.

11. Dans l'attente des résultats des consultations informelles au sujet du projet d'article 49, l'une des modifications possibles, finalement, serait d'ajouter le terme « porteur » au projet d'article 50 (au paragraphe 1 (b)).

12. **M. Alba Fernandez** (Espagne) déclare approuver l'interprétation du Danemark au sujet du lien entre les projets d'article 49 et 50, ainsi qu'entre les projets d'article 47 et 48. En vue de se protéger, le transporteur devrait pouvoir entamer les procédures prévues par le projet d'article 50 sans pour autant devoir suivre auparavant les procédures définies aux

projets d'article 47, 48 et 49. La formulation actuelle du projet d'article 50 est suffisamment claire ; cependant, on pourra peut-être éviter toute confusion possible en supprimant le paragraphe 1 (b), qui n'est pas absolument indispensable puisque la situation en question est déjà traitée au paragraphe 1 (a).

13. **M. Sato** (Japon) déclare que la proposition du représentant du Bénin devrait être rédigée avec le soin le plus extrême, afin que la procédure proposée soit bien claire. Si, sur le territoire où se trouvent les marchandises, il existe une loi ou une réglementation concernant la destruction éventuelle de marchandises, le transporteur doit naturellement respecter cette législation ou réglementation; en revanche, si l'amendement proposé peut donner lieu à une interprétation selon laquelle le transporteur devrait dans tous les cas demander une autorisation à une instance officielle, cela créerait pour lui une contrainte injustifiée. Car il est fort possible que la destruction des marchandises en question s'impose en tant que mesure d'urgence, sans que l'on doive se conformer à telle ou telle procédure officielle.

14. **M. Shautsou** (Biélorus) propose d'insérer dans le chapeau du paragraphe 2 la phrase « conformément à la loi ou aux réglementations en vigueur sur le territoire où se trouvent alors les marchandises », afin que cette exigence s'applique à tous les alinéas qui suivent. Le délégué du Biélorus propose en outre d'ajouter, à la fin du paragraphe 1, alinéa (e), la formule « pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur », étant donné les graves conséquences que peut avoir le fait de juger les marchandises non livrables.

15. **M. Miller** (Etats-Unis d'Amérique) déclare que la délégation des Etats-Unis est globalement favorable au maintien du projet d'article 50 dans sa formulation actuelle. Les conditions énoncées au paragraphe 1 (alinéas (a) à (e)) sont des exigences distinctes – c'est-à-dire qui s'excluent les unes les autres et ne doivent pas être cumulées. Si le texte de la proposition du représentant béninois est correctement rédigé, cette solution pourrait se révéler utile. Si, sur le territoire où se trouvent les marchandises, il existe des règles applicables, le transporteur doit s'y conformer. Le délégué des Etats-Unis ajoute qu'il partage les préoccupations formulées par la délégation japonaise au sujet de restrictions inutiles qui pourraient limiter le droit de détruire les marchandises, lorsque le transporteur est livré à lui-même, c'est-à-dire muni de marchandises non livrables, et sans aucune directive.

16. **M. Berlingieri** (Italie) déclare que la délégation italienne est également favorable à la proposition du représentant du Bénin, et propose de reporter la mention de la question de la destruction éventuelle des marchandises à l'alinéa 2 (c). Quant à la question de savoir si, en ce qui concerne une destruction éventuelle des marchandises, il faut avoir recours aux mêmes types de précautions que dans le cas de la vente des marchandises, tout dépend de la rédaction du texte.

17. **Mme Wakarima Karigithu** (Kenya) déclare que la délégation kényane approuve également la proposition du représentant du Bénin. Si, au paragraphe 2 (b), on applique à la question de la destruction des marchandises les mêmes termes que ceux utilisés au paragraphe 2 (c), le problème sera traité comme il se doit.

18. **M. Delebecque** (France) est d'accord pour dire que la destruction de marchandises n'est pas un acte anodin, et qu'il convient, en la matière, de se conformer aux lois locales. Le délégué français approuve la proposition du représentant italien, consistant à évoquer la question de la destruction des marchandises au paragraphe 2 (c), voire dans un tout nouveau paragraphe : 2 (d).

19. **M. Mayer** (Suisse), citant le projet d'article 49 (alinéa (f)) – texte dans lequel il est dit que le transporteur peut refuser de suivre des instructions données s'il n'y a pas de garantie de sécurité suffisante – souligne que ce texte signifie, en l'occurrence, que le transporteur doit se conformer aux instructions dans tous les autres cas. Il s'ensuit que le transporteur aurait l'obligation d'obtenir des instructions de la part du contrôleur ou du chargeur avant d'entamer la procédure exposée au projet d'article 50. Par conséquent – ajoute M. Mayer –, l'interprétation que l'observateur du Danemark fait de ces deux articles n'est pas conciliable avec les textes actuels.

20. **M. Ndzibe** (Gabon) souligne que les responsables d'un navire arrivant au port de destination ont l'obligation de se présenter à la douane, et que, ce faisant, ils relèvent automatiquement des lois et réglementations locales. La délégation du Gabon est prête à soutenir la proposition du représentant du Bénin à condition que les paragraphes 2 (b) et 2 (c) soient rédigés de manière à rendre compte de ce fait.

21. **Mme Slettemoen** (Norvège) propose l'ajout de la formule « indépendamment des dispositions des articles 47, 48 et 49 » à la suite du mot « article », à la

première ligne du paragraphe 3 – et ce, afin de préciser le commentaire de l'observateur du Danemark.

22. **M. Elsayed** (Egypte) déclare que les mesures concernant les marchandises et énumérées au paragraphe 2 (b) devraient être soumises à la condition énoncée au paragraphe 2 (c) – à savoir que les mesures en question doivent être conformes aux pratiques ou aux lois et réglementations du territoire où se trouvent les marchandises. L'intégralité du paragraphe devrait faire l'objet d'une nouvelle rédaction en vue d'établir cette nouvelle norme. C'est dans cet esprit que la délégation égyptienne soutient la proposition du représentant du Bénin.

23. **Le Président** croit comprendre que la Commission accepte l'amendement proposé par la délégation du Bénin, avec application à la question de la destruction éventuelle des marchandises des termes déjà utilisés au paragraphe 2 (c). Le rapport de la Commission devra rendre compte du débat sur l'interprétation à donner au projet d'article 50 (alinéas (a) à (e) du paragraphe 1) en liaison avec les projets d'article 47, 48 et 49.

24. *Le projet d'article 50, ainsi modifié, est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

Projet d'article 51 (Rétention des marchandises)

25. *Le projet d'article 51 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

Projet d'article 1^{er}, paragraphe 9 (définition du « document de transport »)

26. Le projet d'article 1^{er}, paragraphe 9, est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 52 (Exercice et étendue du droit de contrôle)

27. **M. Imorou** (Bénin) déclare que plusieurs points du projet d'article 52 ne sont pas clairs. Et il se demande comment le contrôleur pourrait – sans changer le contrat de transport – modifier les instructions relatives aux marchandises, remplacer le consignataire ou encore obtenir la livraison des marchandises lors d'une escale.

28. **M. Elsayed** (Egypte) déclare que le chapeau du paragraphe 1^{er} devrait être modifié, afin de stipuler que le droit de contrôle pourra être exercé par la « partie

contrôlante » à condition que cela ne modifie nullement le contrat de transport.

29. **Mme Czerwenka** (Allemagne) déclare que la délégation allemande est favorable au maintien du projet d'article 52 en l'état. Elle ajoute que, dans certains cas, il peut être important que le contrôleur donne des instructions, même si cela risque de modifier le contrat de transport. Enfin, bien que le remplacement du consignataire puisse effectivement créer des problèmes, les précautions qui s'imposent existent : elles sont prévues par d'autres dispositions du chapitre 10, relatif aux « Droits de la partie contrôlante ».

30. **MM. Miller** (Etats-Unis d'Amérique), **Kim In Hyeon** (République de Corée) et **Shautsou** (Biélorus) approuvent la déclaration du représentant de l'Allemagne.

31. **M. Ngoy Kasongo** (Observateur pour la République démocratique du Congo) déclare comprendre les craintes formulées par les représentants du Bénin et de l'Allemagne. L'observateur congolais invite à la prudence en ce qui concerne la définition des conditions très précises auxquelles la partie contrôlante pourrait remplacer le consignataire, et fait observer qu'il conviendrait de mentionner ces conditions de manière explicite afin de clarifier encore le projet d'article en question.

32. **M. Sato** (Japon) déclare que la délégation japonaise est favorable au maintien du texte actuel, et fait observer que, dans certains cas, il est tout à fait possible de modifier les instructions sans changer pour autant la teneur du contrat de transport. D'après le délégué japonais, on pourrait créer une certaine confusion en ajoutant des conditions très précises au texte actuel du projet d'article, dans la mesure où d'autres dispositions du même chapitre traitent déjà des conditions en question.

33. **Le Président** croit comprendre que la majorité des membres de la Commission est favorable au maintien du texte actuel du projet d'article 52.

34. *Le projet d'article 52 est approuvé quant au fond, et renvoyé au groupe de rédaction.*

Projet d'article 53 (Identification de la partie contrôlante et transfert du droit de contrôle)

35. **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas) déclare que la délégation néerlandaise a proposé une

modification consécutive du projet d'article 53 dans ses observations écrites (A/CN.9/658/Add.9, paragraphe 23). Le chapeau du paragraphe 1^{er} devrait commencer par les mots suivants : « Excepté dans les cas évoqués aux paragraphes 2, 3 et 4 ».

36. **MM. Sato** (Japon), **Berlingieri** (Italie) et **Sharma** (Inde) approuvent la modification proposée par l'observateur des Pays-Bas.

37. **M. Hu Zhengliang** (Chine), soutenu par **M. Miller** (Etats-Unis d'Amérique), souligne que la référence faite au paragraphe 3 (c) devrait renvoyer à « l'article 1, alinéa 10 (a) (i) ».

38. **Le Président** croit comprendre que la Commission approuve les modifications techniques proposées.

39. *Le projet d'article 53, ainsi amendé, est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

Projet d'article 54 (Exécution des instructions par le transporteur), Projet d'article 55 (Marchandises réputées livrées), Projet d'article 56 (Modification du contrat de transport), Projet d'article 57 (Fourniture d'informations, d'instructions ou de documents supplémentaires au transporteur)

40. *Les projets d'article 54 à 57 sont approuvés quant au fond et renvoyés au groupe de rédaction.*

Projet d'article 58 (Dérogation conventionnelle)

41. **M. Sato** (Japon) demande si – étant donné qu'un second paragraphe a été ajouté, récemment, au projet d'article 53 – la référence qui est faite au projet d'article 53 dans le paragraphe 1 (b) du projet d'article 58 devrait être développée afin de prendre en compte cet ajout.

La séance, suspendue à 11 h 40, reprend à 12 h 15.

42. **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas) déclare qu'au terme de consultations à ce sujet, on est parvenu à la conclusion qu'il n'était point besoin de modifier, dans le projet d'article 58, la référence au projet d'article 53.

43. Le projet d'article 58 est approuvé quant au fond, et renvoyé au groupe de rédaction.

Projet d'article 1^{er}, paragraphes 12 (définition du « droit de contrôle ») et 13 (définition de la notion de « partie contrôlante »).

44. Les paragraphes 12 et 13 du projet d'article 1 sont approuvés quant au fond et renvoyés au groupe de rédaction.

45. **Le Président** invite les représentants des groupes informels chargés d'examiner les projets d'article 12, 13 et 38 à rendre compte des résultats de leurs consultations.

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

46. **M. Sato** (Japon) signale que, en dépit de longues consultations, on n'est pas parvenu à un consensus au sujet d'une éventuelle amélioration du paragraphe 3 du projet d'article 12. Par conséquent, le délégué japonais suppose que ce texte restera inchangé.

47. **M. Alba Fernandez** (Espagne) déclare que, dans sa formulation actuelle, le projet d'article 12 porte atteinte à la cohérence générale du projet de convention. Des problèmes pourraient se poser en raison d'un écart éventuel entre le contenu des paragraphes 1 et 3. Il pourrait y avoir des cas où le droit de contrôle, qui coïncide en principe avec la période de responsabilité du transporteur, n'interviendrait qu'après délivrance du document de transport. Tout en prenant acte du rejet de la proposition de la délégation espagnole – qui visait à insérer dans le paragraphe 3 la formule « sous réserve des dispositions du paragraphe 1 » –, M. Alba Fernandez fait une nouvelle proposition – à savoir la suppression, dans le chapeau du paragraphe 3, de la formule « Afin de déterminer la durée de responsabilité du transporteur ».

48. **Mme Czerwenka** (Allemagne) est d'accord pour dire que le paragraphe 3 pose un problème d'interprétation, que l'on pourrait effectivement éviter en supprimant une partie du texte, comme le propose la délégation espagnole. D'autre part, l'ajout éventuel d'une certaine référence dans le corps du paragraphe 1 serait également utile, et a bénéficié d'un certain soutien lors des consultations informelles.

49. **Mme Carlson** (Etats-Unis d'Amérique) et **M. Sharma** (Inde) déclarent qu'en l'absence de tout consensus – lors des consultations – au sujet du projet d'article 12, le texte existant devrait être maintenu.

50. **M. Lebedev** (Fédération de Russie) souhaite savoir si la proposition de suppression d'une partie du texte du paragraphe 3 a été débattue lors des consultations informelles.

51. **M. Sato** (Japon) déclare que la suppression de la partie de texte en question a été débattue, mais que le point soulevé par le représentant de l'Espagne au sujet de la prise d'effet du droit de contrôle – notamment lorsque le document de transport a déjà été délivré – n'a pas été abordé lors des consultations informelles.

52. *Le projet d'article 12 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

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

53. **M. Berlingieri** (Italie), rendant compte des consultations informelles, déclare espérer que l'on parviendra à une formulation plus claire du projet d'article 13, et que l'on évitera ainsi de supprimer ce projet d'article. Cependant – ajoute le délégué italien –, en dépit de tous les efforts de clarification et du fait que le projet d'article en question envisage les effets d'un document de transport unique, on n'est pas parvenu à sortir de l'impasse. Par conséquent, il n'y a pas d'autre choix, semble-t-il, que de supprimer le projet d'article 13.

54. **M. Sato** (Japon), tout en approuvant la suppression du texte en question, déclare qu'il a été convenu que la suppression du projet d'article 13 ne devait pas être interprétée comme une critique de la pratique courante consistant à délivrer un seul document de transport.

55. *Le projet d'article 13 est supprimé.*

Projet d'article 38 (Données du contrat) (suite)

56. **M. Sato** (Japon) souligne que, dans le cadre des consultations informelles, tous les efforts possibles ont été déployés pour intégrer à la liste des données du contrat contenue dans le paragraphe 1 le maximum d'éléments supplémentaires proposés, ainsi que toute spécification utile, afin d'éviter tout problème dans la pratique. Cependant, il n'a pas été jugé raisonnable d'inclure la question délicate de la date approximative de livraison – en raison du lien étroit entre cette question et celle de la responsabilité du transporteur en cas de retard (ce dernier point étant abordé aux projets d'article 22, 23 et 24). Le délégué japonais propose un

nouveau paragraphe – à savoir le paragraphe 2 bis, comme suit :

« 2 bis. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport, mentionnées à l'article 37, devront également inclure :

a) Le nom et l'adresse du consignataire – s'ils sont mentionnés par le chargeur;

b) Le nom du navire, s'il est spécifié dans le contrat de transport;

c) Le lieu de réception, et – si le transporteur en a connaissance – le lieu de livraison;

d) Les ports de chargement et de déchargement – s'ils sont mentionnés dans le contrat de transport ».

57. **M. Ibrahim Khalil Diallo** (Sénégal), **M. Elsayed** (Égypte), **M. Imorou** (Bénin), **Mme Wakarima Karigithu** (Kenya), **M. Sharma** (Inde), **M. Ngoy Kasongo** (Observateur pour la République démocratique du Congo) et **M. Moulupo** (Observateur pour le Congo) se déclarent favorables à cette proposition.

58. *Le projet d'article 38, ainsi modifié, est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

La séance est levée à 13 heures.