



# 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 874<sup>e</sup> séance**

tenue au Siège, à New York, le vendredi 20 juin 2008, à 15 heures.

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

## Sommaire

Élection du Bureau (*suite*)

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 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.

08-39375 (F)



*La séance est ouverte à 15 h 20.*

### **Élection du Bureau (suite)**

1. **M. Bigot** (Observateur pour la Côte d'Ivoire), s'exprimant au nom du Groupe des États africains, désigne M. Amadou Kane Diallo (Sénégal) pour la candidature au poste de Vice-Président.

2. **Mr. Mbiah** (Observateur pour le Ghana), **M. Elsayed** (Égypte), au nom des États arabes, **Mme Wakarima Karigithu** (Kenya), **M. Egbadon** (Nigeria), **Mme Downing** (Australie), **M. Moulupo** (Observateur pour le Congo), **M. Miller** (États-Unis d'Amérique), **M. Berlingieri** (Italie), **M. Lebedev** (Fédération de Russie), **M. Delebecque** (France), **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni), **Mme Talbot** (Observatrice pour la Nouvelle-Zélande), **M. Sato** (Japon), **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas), **M. Ousseimi** (Observateur pour le Niger), **M. Kim** In Hyeon (République de Corée), **Mme Czerwenka** (Allemagne), **M. Hu Zhengliang** (Chine), **M. Mollmann** (Observateur pour le Danemark), **M. Imorou** (Bénin), **M. Sharma** (Inde), **M. Luvambano** (Observateur pour l'Angola), **M. Schelin** (Observateur pour la Suède), **M. Ngoy Kasongo** (Observateur pour la République démocratique du Congo), **M. Tsantzos** (Grèce), **Mme Mbeng** (Cameroun), **Mme Halde** (Canada), **M. Nzibe** (Gabon), **Mme Slettemoen** (Norvège) et **Mme Traoré** (Observatrice pour le Burkina Faso) appuient cette nomination.

3. *M. Amadou Kane Diallo (Sénégal) est élu Vice-Président par acclamation.*

### **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. 1-13)**

*Projet d'article 59 (Cas où un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable est émis)*

4. **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni) déclare que la délégation britannique est très préoccupée par le chapitre 11, qui concerne le transfert de droits. Le projet de texte actuel n'est pas assez précis pour éviter les ambiguïtés ou pour permettre l'harmonisation des législations nationales. En outre, ce texte ne devrait pas être soumis aux mêmes conditions d'applicabilité que

le reste du projet de convention. Ce chapitre 11 doit être clarifié et modifié, au service des futurs chargeurs, consignataires et transporteurs. Par conséquent, ce chapitre devrait être provisoirement ôté de l'ensemble du texte, et davantage travaillé.

5. Pour prendre un exemple concret, le projet d'article 59 ne précise pas à quel moment et dans quelles conditions un document de transport négociable peut être épuisé en tant que titre représentatif des marchandises, ou encore à quel moment et dans quelles conditions le droit de prendre possession des marchandises pourrait ne plus être lié au document. Le projet d'article 59 n'aborde pas non plus la question des effets du transfert du document une fois parvenu à ce stade. Ce texte n'est pas satisfaisant non plus dans la mesure où il ne couvre pas le transfert de droits dans le cadre de connaissances traditionnels. Il serait plus sensé de prévoir le transfert des droits à la livraison des marchandises par le transfert du document du chargeur au consignataire – plutôt que de soumettre la question à la législation nationale. La délégation britannique est également préoccupée par le projet d'article 60, mais ne présentera ses réserves à ce sujet qu'après achèvement de l'examen du projet d'article 59.

6. **Mme Downing** (Australie), attirant l'attention sur les observations que la délégation australienne a présentées par écrit (A/CN.9/658, paragraphe 55), et partageant les préoccupations formulées par le représentant du Royaume-Uni, déclare que les préoccupations de l'Australie au sujet des projets d'article 59 et 60 sont liées au fait que ces textes ont une portée plus étroite que la législation nationale actuellement en vigueur, et sont formulés de manière assez vague.

7. **Le Président** déclare – en l'absence de toute autre observation – qu'il croit comprendre que la Commission souhaite approuver le projet d'article 59.

8. *Le projet d'article 59 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 60 (Responsabilité du porteur)*

9. **M. Kim** in Hyeon (République de Corée) se demande si, aux paragraphes 1, 2 et 3, il serait possible de remplacer la formule « exerce(nt) un droit quelconque » par le texte « exige(nt) la livraison des marchandises » - à l'instar de la modification apportée au projet d'article 45.

10. **M. Mollmann** (Observateur pour le Danemark) déclare qu'au paragraphe 3, la référence à l'article 45 ne s'impose plus, et pourrait être tout simplement supprimée.

11. **Mme Downing** (Australie), attirant l'attention sur les observations que la délégation australienne a faites par écrit (A/CN.9/658, paragraphes 53-55) déclare que le secteur bancaire australien a souligné que les documents de transport négociables étaient souvent liés à telle ou telle banque sans aucun préavis ou accord préalable. Aux termes du paragraphe 2 du projet d'article 60, la banque qui fait office de consignataire peut avoir à assumer certaines responsabilités par rapport à certaines obligations fixées par le contrat – par exemple, certains frais et autres éléments. Cependant, de l'avis du secteur bancaire, une telle approche n'est pas conforme aux principes généraux de la profession et peut créer des problèmes de retour d'investissement.

12. **M. Sato** (Japon) déclare que, si les dispositions du projet d'article 60 peuvent être parfaitement applicables à certains pays, elles peuvent, en revanche, être à l'origine de sérieux problèmes dans d'autres pays – dont le Japon. Et, dans le pire des cas, ce texte pourrait même empêcher certains pays de ratifier la convention. Par conséquent, la Commission devrait envisager la suppression du paragraphe 2 au moins – sinon de l'ensemble du projet d'article 60.

13. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique), **M. Mayer** (Suisse), **M. Hu Zhengliang** (Chine) et **M. Sharma** (Inde) se déclarent favorables à la proposition du Danemark – à savoir la suppression, au paragraphe 3, de la référence à l'article 45.

14. **M. Mayer** (Suisse) se déclare également favorable à la proposition du Japon – à savoir la suppression du paragraphe 2.

15. **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni) déclare que c'est l'ensemble du projet d'article 60 qui devrait être supprimé.

16. **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas) déclare qu'il soutient la proposition du Danemark, mais qu'en revanche, le reste du projet d'article 60 devrait être maintenu sous sa forme actuelle. L'observateur néerlandais ajoute que le projet d'article 60 sert les intérêts des porteurs et des banques. Aux termes du paragraphe 1er, une banque qui n'intervient pas ne peut assumer en fait aucune responsabilité. Par

conséquent, ajoute M. van der Ziel, on a du mal à comprendre les préoccupations du secteur bancaire australien à cet égard. D'autre part, le paragraphe 2 reflète simplement une règle générale concernant les titres représentatifs de marchandises, et confirme également que cette règle s'applique aussi aux connaissements.

17. **M. Berlingieri** (Italie) approuve les propositions du Danemark et de la République de Corée. Cependant, si – comme le propose la République de Corée –, la formule « exerce(nt) un droit quelconque » devait être remplacée, aux paragraphes 1 et 2, par l'expression « exige(nt) la livraison des marchandises », le paragraphe 3 n'aurait plus lieu d'être et pourrait alors être totalement supprimé.

18. **M. Elsayed** (Égypte) déclare soutenir la position de l'Italie.

19. **Le Président** déclare qu'à défaut d'opposition, il suppose que la Commission souhaite procéder aux amendements techniques proposés par les délégations de la République de Corée et du Danemark.

20. **M. Mollmann** (Observateur pour le Danemark) se déclare favorable au maintien en l'état des paragraphes 1 et 2, et à la suppression pure et simple de la référence au projet d'article 45, comme l'a proposé la délégation danoise.

21. **M. van der Ziel** (Pays-Bas), soutenu par **M. Ibrahim Khalil Diallo** (Sénégal), s'oppose à la déclaration du Président, selon laquelle l'amendement proposé par la République de Corée serait d'ordre purement technique. Dans le cadre du projet d'article 45, les droits du consignataire concernent uniquement la livraison des marchandises; en revanche, le projet d'article 60 ne s'applique pas seulement au consignataire : il concerne également le porteur – quel qu'il soit – et l'ensemble de la période de transport. Si l'amendement au paragraphe 1 était adopté, toute banque jouissant du droit de contrôle (et ayant même l'obligation d'exercer ce droit si elle s'y est engagée) pourrait également avoir l'obligation d'assumer toute responsabilité; on a précisément ajouté une référence au projet d'article 57 pour parer à ce type d'éventualité. Le délégué des Pays-Bas ajoute que, de toute manière, il ne pense pas que la Commission souhaite diluer le contenu des paragraphes 1 et 2 en remplaçant l'expression « exerce(nt) un droit quelconque » par la formule « exige(nt) la livraison des marchandises ».

22. Le délégué des Pays-Bas serait plutôt favorable au maintien des paragraphes 1 et 2 en l'état; toutefois, le représentant de l'Italie a raison de dire que, s'il était procédé aux modifications proposées, le paragraphe 3 ne serait plus nécessaire; de même, la référence, dans le paragraphe 1, au projet d'article 57, pourrait être également supprimée.

23. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) déclare approuver le point de vue de l'observateur des Pays-Bas; la délégation des États-Unis souhaiterait simplement la suppression de la référence au projet d'article 45, comme l'a proposé le Danemark.

24. **M. Berlingieri** (Italie) déclare qu'il avait cru comprendre qu'il y avait consensus au sujet de la proposition du représentant de la République de Corée. Le délégué italien est d'accord pour dire que les amendements aux paragraphes 1 et 2 – tels qu'ils ont été proposés – feraient que le paragraphe 3 n'aurait plus aucune utilité; inversement, en cas de maintien du paragraphe 3, on ne pourrait pas modifier les paragraphes 1 et 2 comme cela a été proposé.

25. **M. Sharma** (Inde) déclare être favorable à la proposition de la délégation danoise – à savoir la suppression de la référence au projet d'article 45; mais il s'oppose aux modifications proposées par la délégation de la République de Corée. Comme le faisait remarquer l'observateur des Pays-Bas, les projets d'article 45 et 60 concernent des situations différentes; dans le cas du projet d'article 60, le porteur pourrait être la partie contrôlante, et, dès lors, ses droits ne se limiteraient pas à la période de livraison.

26. **M. Kim In Hyeon** (République de Corée) déclare qu'il n'entendait pas faire une proposition officielle et qu'il a simplement posé une question. M. Kim In Hyeon ajoute qu'après avoir entendu les explications du représentant des Pays-Bas, il est d'accord pour dire qu'il suffirait de supprimer la référence au projet d'article 45, au paragraphe 3.

27. **Le Président** déclare qu'il croit comprendre que la Commission souhaite supprimer, au paragraphe 3, la référence au projet d'article 45.

28. *Le projet d'article 60, ainsi amendé, est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 61 (Limites de responsabilité)*

29. **Mme Hu Shengtao** (Chine) déclare que le gouvernement chinois attache une grande importance à

ce projet de convention, et souhaiterait que ce texte devienne un instrument juridique viable. Cependant, l'industrie maritime chinoise considère que l'on doit s'en tenir aux limites de responsabilité fixées dans le cadre des Règles de La Haye-Visby. La délégation chinoise s'est efforcée de faire preuve d'une certaine souplesse au cours des longues négociations relatives au projet d'article 61, et, si la barre des limites de responsabilité était placée plus haut que celles fixées par les Règles de La Haye-Visby, la Chine ne serait pas en mesure de signer le projet de convention.

30. **M. Delebecque** (France) déclare que la délégation française est totalement favorable au texte actuel du projet d'article – lequel représente un progrès par rapport aux versions précédentes.

31. **M. Ibrahim Khalil Diallo** (Sénégal) déclare que la plupart des États africains sont régis par une législation vieille de plus d'un siècle. Ces États ont fait de nombreuses concessions lors des négociations sur le projet de convention; mais le niveau de protection des chargeurs garanti par ce projet reste encore inférieur à celui qu'assurent les Règles de Hambourg. Le texte du projet d'article 61 n'est certes pas parfait; mais il fait partie d'un compromis d'ensemble au sujet de la limitation de responsabilité du transporteur (A/CN.9/WG.III/XXI/CRP.5) – compromis auquel on est parvenu au cours de la vingt et unième session du Groupe de travail III (Droit des Transports) -, et les limites alors convenues sont raisonnables. La délégation du Sénégal soutient très fermement la disposition en question, sous sa forme actuelle.

32. **M. Mbiah** (Observateur pour le Ghana) déclare que, même si le texte du projet de convention n'est pas encore « gravé dans le marbre », il constitue un équilibre subtil, auquel on ne pourrait pas porter atteinte sans avoir à renégocier en même temps un certain nombre de dispositions très importantes pour des économies en développement telles que celle du Ghana. Par conséquent, le projet d'article devrait rester inchangé.

33. **M. Tsantzos** (Grèce), attirant l'attention sur les observations que la délégation grecque a faites par écrit (A/C.9/658/Add.10, paragraphes 5 à 8), déclare que, lors des délibérations du Groupe de travail, la délégation grecque avait considéré qu'il ne faudrait pas renforcer les limites de responsabilité par rapport au niveau fixé dans le cadre des Règles de La Haye-Visby: celles-ci permettent en effet de répondre à la

majorité des revendications, alors que le projet de convention prévoit un certain transfert des risques et des responsabilités vers le transporteur. La Grèce s'est montrée disposée à adopter une approche positive vis-à-vis de la proposition de compromis initiale, consistant à fixer des limites maximales en accord avec les Règles de Hambourg, et à supprimer d'autres dispositions controversées – le tout constituant un compromis d'ensemble. Mais la Grèce ne peut pas soutenir la nouvelle proposition que constitue le projet d'article 61 et qui fixe des limites encore plus élevées que celles définies par les Règles de Hambourg. Il conviendrait de trouver une autre solution.

34. **M. Mollmann** (Observateur pour le Danemark), s'exprimant au nom de **Mme Slettenmoen** (Norvège) – qui n'a pu être présente –, déclare que la délégation norvégienne a approuvé le compromis d'ensemble auquel est parvenu le Groupe de travail, et n'est pas en mesure de soutenir d'autres propositions.

35. **Mme Carlson** (États-Unis d'Amérique) déclare que, bien que la délégation américaine ne soit pas totalement satisfaite par les limites de responsabilité fixées dans le projet d'article, elle reconnaît que d'autres délégations ont fait preuve de souplesse sur des questions très importantes pour les États-Unis – précisément dans le cadre de ce compromis d'ensemble. Mme Carlson reconnaît également qu'après l'adoption du projet de convention, l'adhésion de la Chine serait essentielle au bon fonctionnement de cet instrument; il n'en reste pas moins que la délégation des États-Unis soutient le projet d'article sous sa forme actuelle.

36. **M. Elsayed** (Égypte) déclare que la délégation égyptienne est favorable au maintien du texte en l'état, avec, toutefois, une légère modification de la deuxième phrase du paragraphe 3, à savoir : au lieu de se référer à la valeur de la monnaie « à la date du jugement ou de la réparation », il serait plus juste de prendre pour date de valeur celle du dépôt de la requête ou de l'arbitrage. En effet, la valeur d'une monnaie peut considérablement évoluer entre la date du dépôt de la plainte et celle de la prononciation du jugement ou d'éventuelles réparations – la valeur la plus ancienne étant forcément plus conforme à l'envergure financière des dommages ou des pertes au moment où ils se sont produits.

37. **M. Schelin** (Observateur pour la Suède) déclare que l'objectif majeur est de faire en sorte que le plus

grand nombre d'États possible juge le projet de convention satisfaisant dans son ensemble, et que, de cette manière, le texte puisse être ratifié par un ensemble de pays représentant un pourcentage important du commerce et des transports mondiaux. On ne pourra espérer que la convention soit la référence mondiale en matière de commerce maritime que si ce texte établit un juste équilibre entre les intérêts du transporteur et ceux du chargeur. Le débat a montré qu'un certain nombre de délégations n'étaient pas satisfaites par quelques-uns des projets d'article les plus importants – notamment ceux concernant le transport terrestre, ou encore les limites de responsabilité du transporteur (et en particulier les montants liés aux limites). La délégation suédoise considère qu'il n'est pas trop tard pour parvenir à un compromis sur ces questions. Le délégué suédois ajoute qu'il est certes conscient du fait que le texte actuel du projet de convention est le résultat de plusieurs années de négociation et constitue un compromis; mais, grâce à quelques modifications mineures, on pourrait encore élargir le consensus. La Suède souhaiterait apparaître comme l'un des pays disposés à œuvrer à ce nouveau consensus, avec d'autres délégations.

38. En ce qui concerne plus particulièrement le paragraphe 1 du projet d'article 61, la Suède propose de remplacer la formule « la responsabilité du transporteur en cas de non respect de ses obligations » par la périphrase suivante : « la responsabilité du transporteur en cas de préjudices dus à la perte de marchandises ou à des dommages subis par celles-ci, ou encore à une livraison non conforme des marchandises ». La perte de marchandises, les dégâts subis par celles-ci ou encore une livraison non conforme sont des cas types de responsabilité du transporteur ; mais cela revient à réduire quelque peu le champ des obligations du transporteur défini dans le cadre des montants liés aux limites de responsabilité. Ainsi, dans ce contexte, les limites ne s'appliquent pas, par exemple, aux pertes dues à une information erronée. Étant donné que, de son côté, le chargeur n'a aucune possibilité de limiter sa responsabilité dans ce même type de situation (« information erronée »), on rétablirait ainsi un certain équilibre.

39. **M. Hu** in Hyeon (République de Corée) rappelle qu'au sein du Groupe de travail, la délégation de la République de Corée a affirmé que les limites fixées dans le cadre des Règles de La Haye-Visby – règles

que la République de Corée a intégrées, l'année précédente, à sa législation maritime – étaient correctes. Et, après de longues consultations avec l'industrie maritime, la République de Corée a décidé de rester sur cette position. La plupart des pays d'Asie orientale sont satisfaits des limites fixées dans le cadre des Règles de La Haye-Visby. Les associations de chargeurs elles-mêmes ne jugent pas nécessaire de fixer des limites plus élevées que celles définies dans le cadre des Règles de Hambourg. La modernisation des emballages, récemment, a permis de placer un plus grand nombre de colis dans les conteneurs ; en déclarant l'intégralité du nombre de colis et en payant un tarif de fret plus élevé, le porteur doit pouvoir être totalement indemnisé pour toute perte éventuelle. La suppression, dans le projet de convention, de l'erreur de navigation en tant qu'élément de défense du transporteur, conduirait, dans tous les cas, à une augmentation des primes d'assurance pour le transporteur. Les transporteurs coréens refusent également des limites de responsabilité plus élevées. Par conséquent, la délégation de la République de Corée reste favorable à l'utilisation, dans le cadre du projet d'article 61, des limites fixées par les Règles de La Haye-Visby.

40. **M. Sandoval** (Chili) déclare que la délégation chilienne juge acceptables les limites fixées dans le cadre du projet d'article 61 – et qui sont légèrement supérieures à celles définies par les Règles de Hambourg. Certes, la délégation chilienne aurait même souhaité des limites encore plus élevées; mais elle a accepté le compromis dans l'espoir que la future convention pourrait ainsi contribuer à unifier le droit international des transports. Le délégué chilien demande instamment aux autres délégations de soutenir le texte actuel.

41. **M. Berlingieri** (Italie) déclare que la délégation italienne est favorable aux limites déjà fixées, étant donné qu'elle a participé aux négociations à ce sujet.

42. **Mme Peer** (Autriche) déclare que la délégation autrichienne est favorable aux limites de responsabilité actuelles, mais aussi à l'adoption de la proposition de la Suède.

43. **Mme Wakarima Karigithu** (Kenya) déclare que la délégation kényane est très favorable au maintien du projet d'article 61 dans sa formulation actuelle, pour les raisons déjà formulées par la France, le Ghana, le

Sénégal et les États-Unis d'Amérique – entre autres pays.

*La séance est suspendue à 16 h 40, et reprend à 17 h 05.*

44. **M. Mollmann** (Observateur pour le Danemark) déclare qu'en tant que parrain – parmi d'autres – du compromis, le Danemark déplore que les montants liés aux limites de responsabilité constituent une source de préoccupation majeure pour certaines délégations, dont celles de la Chine et de la République de Corée. Le compromis auquel on est parvenu est un ensemble, et il importe de ne pas rouvrir le débat sur des questions particulières à l'intérieur de cet ensemble. Ce que la délégation suédoise présente comme un amendement mineur est en fait une modification très importante, qui aurait des incidences considérables sur le contenu du projet de convention.

45. **M. Egbadon** (Nigeria) souligne également que le texte actuel est le fruit d'un compromis assez complexe, et que l'on ne pourrait pas rouvrir le débat sur la question des limites de responsabilité sans poser de nouveau toutes les autres questions faisant partie intégrante du compromis. Il convient de prendre en considération l'ensemble des régions du monde : ainsi, de nombreux pays en développement considèrent qu'il faut maintenir les limites définies dans le cadre du projet d'article 61. Concernant la proposition suédoise, la délégation nigériane n'est pas favorable à une redéfinition du concept de « non respect des obligations par le transporteur », étant donné que le texte actuel sur ce sujet est également un élément du compromis.

46. **Mme Czerwenka** (Allemagne) déclare que, même si certains considèrent qu'il ne faut pas rouvrir le débat, c'est l'une des missions de la Commission que d'examiner tous les aspects du projet de convention. La déléguée allemande ajoute que, comme d'autres, elle souhaite que la future convention soit universelle, et qu'il serait regrettable d'en exclure certaines régions du monde. La délégation allemande est donc prête à réexaminer la question des limites de responsabilité, et, éventuellement, à contribuer à un nouveau compromis d'ensemble, reflétant toutes les préoccupations – sans pour autant rouvrir le débat sur tous les éléments du projet de convention.

47. La délégation allemande partage également les préoccupations de la Suède quant au champ des

obligations du transporteur lié à la définition actuelle des limites de responsabilité; par conséquent, l'Allemagne soutient la proposition de réécriture du texte sur ce point. De nombreuses délégations s'étaient déclarées préoccupées par le fait que la référence exclusive aux pertes et dommages pourrait être trop restreinte, et c'est ainsi que l'on est parvenu au texte actuel; mais, en réalité, il n'a jamais été conçu, à l'origine, que les limites de responsabilité s'appliquent également à la non fourniture d'informations par le transporteur, ou même à la non fourniture de moyens de transport. L'ajout d'une nouvelle référence – la livraison non conforme – parallèlement aux notions de pertes et dommages permettrait de préciser le contenu de ce que l'on a appelé le « manquement aux obligations »; par conséquent, la délégation allemande considère que la proposition suédoise permet précisément de clarifier les choses et ne constitue nullement une modification majeure du contenu du projet de convention.

48. **M. Lebedev** (Fédération de Russie) déclare que les projets d'article 18 et 61 sont incontestablement essentiels au projet de convention. D'éminents experts du droit maritime ont travaillé à ce projet pendant six ans, et, aujourd'hui, il faut absolument présenter des résultats concrets. De toute évidence, la future convention ferait l'objet d'un examen très scrupuleux après son adoption. On disposerait alors de trois conventions internationales sur le commerce maritime, et, pour l'instant, on ne voit pas clairement lequel de ces trois instruments serait le plus généralement appliqué.

49. Il serait certes difficile de revenir en arrière et de réexaminer toute la question des montants liés aux limites de responsabilité; mais la Commission pourrait tout de même se poser de nouveau la question de l'utilisation de la formule « manquement à ses obligations aux termes de la présente Convention » - formule qui n'est présente ni dans les Règles de La Haye-Visby, ni dans les Règles de Hambourg – en lieu et place de l'expression traditionnelle, à savoir « la perte de marchandises ou les dommages subis par celles-ci ». Le paragraphe 189 du rapport du Groupe de travail III (Droit des Transports) sur les travaux de sa vingt et unième session (A/CN.9/645) indique que l'on n'avait pas la certitude que des éléments tels que « l'information erronée » ou « une livraison non conforme » aient été (ou devraient être) inclus. La notion de « manquement aux obligations » est très

imprécise, si bien qu'il faudrait formuler des lignes directrices à l'intention des cours de justice et des tribunaux d'arbitrage, pour leur permettre d'appliquer correctement la disposition en question. Si l'on pouvait revenir aux notions originelles de « perte de marchandises » et de « dommages subis par les marchandises », il serait peut-être plus facile de parvenir à un consensus sur les montants financiers liés aux limites de responsabilité.

50. **M. Sharma** (Inde) déclare que le Groupe de travail a, au terme d'efforts considérables, défini un compromis satisfaisant aussi bien les partisans de limites plus élevées que les tenants de limites inférieures. Par conséquent, tout en comprenant les préoccupations de la Chine et de la République de Corée, l'Inde a accepté le compromis en question; en fait, c'est la délégation indienne qui a proposé les limites en vigueur actuellement; par conséquent, l'Inde ne pouvait pas revenir sur sa position. La proposition de la Suède a ses mérites. Mais la délégation indienne ne peut pas se prononcer de manière tranchée sur le sujet, étant donné qu'elle est déjà liée par l'accord initial.

51. **Mme Halde** (Canada) déclare que, n'ayant pas été partie prenante dans l'accord de compromis, la délégation canadienne soutient la Suède dans sa tentative de parvenir à un consensus plus large. Pour la même raison, le Canada est également favorable à la proposition de modification du paragraphe 1<sup>er</sup>.

52. **M. Sato** (Japon) déclare qu'au sein du Groupe de travail, la délégation japonaise n'a pas parrainé le compromis d'ensemble, car elle avait alors jugé les limites trop élevées; toutefois, le Japon s'est finalement rallié à ce compromis. Les autorités japonaises ont de sérieux doutes quant à un consensus plus large, qui porterait sur un nouvel ensemble de règles; mais le Japon adhérerait à ce consensus si l'on y parvenait. Si tel n'était pas le cas, la délégation japonaise continuerait à soutenir le texte du projet d'article 61 sous sa forme actuelle. D'autre part, en ce qui concerne la proposition suédoise, il faut dire que le texte d'origine du projet d'article 61 a été voulu ambigu. En faisant très précisément référence aux notions de « perte », de « dommages » et de « livraison non conforme », la proposition suédoise aurait une incidence sur l'interprétation du projet d'article 18, car il serait alors clair que la notion de « livraison non conforme » n'y est pas incluse. En fait, ce point est également volontairement ambigu, car, dans le cadre de

certaines juridictions, la notion de « livraison non conforme » est assimilée à la « perte de marchandises ».

53. **M. Moulopo** (Observateur pour le Congo) déclare que le projet d'article 61 résulte d'un compromis global, dont aucun élément ne saurait faire l'objet d'un réexamen. Par conséquent, l'Observateur du Congo soutient le texte dans sa formulation actuelle.

54. **M. Bigot** (Observateur pour la Côte d'Ivoire) déclare que l'article 61 est un ensemble qui réconcilie des points de vue divergents sur un certain nombre de questions – et non pas seulement sur le sujet des limites de responsabilité. Bien que la délégation ivoirienne eût souhaité des limites plus élevées, le fait de soutenir le compromis envoie un signal fort dans le sens de la défense du principe d'universalité. Par conséquent, la délégation ivoirienne s'engage sur le texte actuel du projet d'article 61.

55. **M. Moran Bovio** (Espagne) déclare que la délégation espagnole juge le texte actuel du projet d'article 61 tout à fait acceptable. Il a fallu des efforts considérables pour parvenir à un consensus, et un accord de cette envergure ne pourrait probablement pas être amélioré.

56. **Mme Mbeng** (Cameroun) déclare que la délégation camerounaise s'était prononcée en faveur de limites plus élevées, mais que, finalement, dans un souci de compromis, elle a accepté le projet d'article 61 sous sa forme actuelle. La proposition de la Suède tendrait en fait à modifier substantiellement le projet. La délégation camerounaise se considère comme liée par un accord très ferme – à savoir le fait qu'aucun élément du compromis d'ensemble sur les limites de responsabilité du transporteur ne serait renégocié.

57. **M. Ngoy Kasongo** (Observateur pour la République démocratique du Congo), faisant observer que certaines avancées sont historiques et que la Commission a des chances de pouvoir adopter le projet de convention en tant qu'instrument universel, déclare que le projet d'article 61 devrait être approuvé sous sa forme actuelle, et sans réserves.

58. **M. Serrano Martinez** (Colombie) déclare que, même si la législation colombienne autorise en fait des limites de responsabilité plus élevées, la Colombie approuve le texte actuel du projet d'article 61.

59. **M. Maradiaga** (Honduras) déclare que l'un des objectifs fondamentaux de la Commission est

l'harmonisation des législations. Il a été convenu de ne plus modifier le projet de texte, et cet engagement devrait être respecté aujourd'hui.

60. **M. Luvambano** (Observateur pour l'Angola) déclare que la notion de « compromis » a une connotation très précise et très importante sur le plan juridique. Par conséquent, le texte devrait être maintenu dans sa formulation actuelle.

61. **M. Oyarzabal** (Observateur pour l'Argentine) déclare que les limites fixées dans le cadre du projet d'article 61 sont dix fois inférieures à celles souhaitées par les autorités argentines ; par conséquent, l'Argentine n'acceptera pas de nouvelle réduction.

62. **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni), **M. Imorou** (Bénin), **Mme Lost-Sieminska** (Pologne), **M. Ndzibe** (Gabon), **M. Hron** (République tchèque), **M. Ousseimi** (Observateur pour le Niger) et **Mme Traoré** (Observatrice pour le Burkina Faso) déclarent que leurs délégations respectives soutiennent le compromis, et souhaitent donc maintenir le texte du projet d'article 61 dans sa formulation actuelle.

63. **M. Hu Zhengliang** (Chine) déclare – dans le but de lever tout malentendu sur les raisons du gouvernement chinois de rejeter les limites de responsabilité telles qu'elles sont fixées au projet d'article 61 – que la Chine est parvenue à cette décision de manière très réfléchie, après des consultations avec des représentants de la navigation marchande et de la navigation en général, dans le pays; en Chine, ces deux secteurs considèrent à l'unanimité que, si les Règles de La Haye-Visby sont acceptables, en revanche, les limites fixées dans le cadre des Règles de Hambourg sont plus élevées que ne l'exige le commerce maritime dans une perspective d'avenir prévisible; si l'on allait encore plus loin que les Règles de Hambourg, cela porterait certainement préjudice au commerce maritime.

64. Au sein du Groupe de travail, la Chine a fait une concession politique en acceptant comme le plus haut plafond possible les limites définies dans le cadre des Règles de Hambourg; mais la Chine n'a jamais obtenu d'explication quant à la nécessité de dépasser ce plafond. En allant ainsi au-delà des nécessités, la Commission n'a pas respecté l'un de ses principes, à savoir l'adoption de règles qui facilitent le commerce. La Commission devrait avoir pour principal objectif politique d'encourager l'application la plus large possible de la future convention au commerce maritime



– à la fois en termes de volume commercial et de nombre d’Etats contractants. D’après les statistiques de l’Organisation mondiale du commerce, la Chine se place au troisième rang mondial en ce qui concerne la valeur de son commerce international de marchandises, et au quatrième rang pour ce qui est de l’importance de sa flotte marchande. En tant que premier pays en développement, la Chine attache une grande importance à l’harmonisation des lois relatives au transport de marchandises par mer; mais ses intérêts nationaux fondamentaux l’obligent à refuser des limites de responsabilité aussi élevées.

65. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal) demande à la Chine de tenir compte de la volonté de la Commission. Les besoins de la Chine sont tout à fait compréhensibles, mais la Chine n’est pas seule et tous les autres pays ont besoin d’entretenir des relations avec elles; dès lors, la Chine devrait s’efforcer de trouver un arrangement.

66. **M. Egbadon** (Nigeria) déclare comprendre les problèmes qui se posent à la Chine – laquelle est le premier partenaire commercial de divers pays africains; mais les considérations politiques ont également leur importance, si bien que le délégué nigérian demande à la délégation chinoise de reconsidérer sa position avant de trancher définitivement.

67. **Le Président** déclare que, de toute évidence, il y a, au sein de la Commission, un très large consensus en faveur du maintien du texte actuel du projet d’article 61.

68. *Le projet d’article 61 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*Projet d’article 62 (Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard)*

69. **M. Oyarzabal** (Observateur pour l’Argentine) note que ce projet de texte fixe, en cas de perte financière due à un retard, une limite de responsabilité équivalant à deux fois et demi le tarif du fret pour les marchandises ayant fait l’objet de ce retard; cependant – ajoute M. Oyarzabal -, étant donné qu’un retard peut contribuer à endommager les marchandises en question, cette limite n’est pas raisonnable.

70. **M. Mbiah** (Observateur pour le Ghana) déclare se rappeler que, dans des versions précédentes du texte, la Commission avait renoncé aux limites fondées sur le tarif du fret.

71. **M. Miller** (États-Unis d’Amérique) précise que la limite de responsabilité fondée sur le tarif du fret ne concerne nullement la perte concrète des marchandises ou un dommage tangible de celles-ci, et qui seraient provoqués par un retard: dans ce cas, les limites d’ordre général fixées dans le projet d’article 61 s’appliquent; les limites de responsabilité fondées sur la valeur du fret ne s’appliqueraient en fait qu’aux cas de perte non matérielle, financière ou indirecte.

72. *Le projet d’article 62 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*La séance est levée à 18 heures.*