



Assemblée générale

Distr.: générale
2 septembre 2008
Français
Original : Anglais

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

Compte rendu analytique de la 871^e séance

Tenue au Siège, à New York, le jeudi 19 juin 2008, à 10 heures.

Président : M. Illescas (Espagne)

Sommaire

Finalisation et approbation d'un projet de convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (*suite*)

Le présent compte rendu est sujet à rectifications.

Les rectifications doivent être rédigées dans 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 10 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.1-13)

Projet d'article 37 (Émission du document de transport ou du document électronique de transport)

1. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 37 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

Projet d'article 38 (Données du contrat)

2. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal), se référant à la version proposée du projet d'article 38 contenue dans les commentaires écrits d'un groupe d'États africains (A/CN.9/658/Add.1, par. 15), préconise l'introduction d'informations supplémentaires dans la liste des données du contrat visées au projet d'article 38, à savoir : le nom du destinataire, le nom du navire, les ports de chargement et déchargement, et la date approximative de livraison. Cette information est essentielle pour l'exécution du contrat.

3. **M. Elsayed** (Égypte) approuve la proposition faite par le représentant du Sénégal et insiste sur la nécessité de communiquer des données telles que le lieu et la date d'émission du document de transport, le nom et l'adresse du transporteur, la valeur des marchandises, le lieu de livraison des marchandises, la description voulue des marchandises potentiellement dangereuses et le nombre d'exemplaires originaux du document.

4. **M. Imorou** (Bénin) dit que la délégation du Bénin appuie vigoureusement la proposition du représentant du Sénégal. Avant tout pays d'expédition, le Bénin tient ces informations supplémentaires pour essentielles. Faute de connaître des données telles que le nom du navire, le lieu de chargement des marchandises et la date approximative d'arrivée, le chargeur ne peut prendre les mesures requises et doit alors disposer de toutes les informations voulues.

5. **Mme Wakarima Karigithu** (Kenya) approuve les propositions formulées par les représentants du Sénégal, du Bénin et de l'Égypte.

6. **Mme Malanda** (Observatrice du Congo) dit que la délégation du Congo appuie également l'ajout des

données proposé par le représentant du Sénégal. L'oratrice dit ne pas comprendre les raisons de l'omission d'une information aussi fondamentale contenue dans les projets antérieurs jusqu'à la 10^e session du Groupe de travail.

7. **M. Ndzibe** (Gabon), **M. Lavambano** (Observateur de l'Angola) et **M. Ousseimi** (Observateur du Niger) appuient également la proposition du représentant du Sénégal contenue dans les commentaires écrits conjoints d'un groupe d'États africains (A/CN.9/658/Add.1, par. 15).

8. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) explique que le projet d'article 38 contient seulement les données obligatoires et permet aux parties commerciales de s'accorder sur d'autres données à faire figurer dans le document de transport. Dans de nombreux cas, les données comme le nom du navire, le nom et l'adresse du destinataire, les ports de chargement et déchargement, ainsi que la date approximative de livraison sont tout bonnement indisponibles au moment de l'émission du document de transport. Par exemple, dans le cadre d'un contrat de transport multimodal, le nom du navire sur lequel les marchandises seront chargées à l'issue d'un premier transport à partir d'un point à l'intérieur du territoire – pouvant prendre plusieurs jours – peut être inconnu à l'avance et le choix des ports utilisés peut même être laissé au transporteur. De même, le nom du destinataire n'est pas obligatoire car l'identité de l'acheteur final est parfois inconnue lors de l'émission du document de transport. En outre, il serait exagéré d'exiger la mention de la date de livraison dans le document de transport même si les estimations et notifications d'arrivée auprès du destinataire sont pratiques courantes dans le secteur maritime. En outre, le chargeur fait l'objet de pressions pour obtenir un document de transport le plus tôt possible à soumettre à la banque de manière à obtenir le prix d'achat ; ainsi, l'émission à un stade précoce du document de transport est dans l'intérêt du chargeur.

9. **Mme Czerwenka** (Allemagne) remercie le représentant des Pays-Bas pour son explication et sollicite des précisions sur le caractère obligatoire des données du contrat énumérées à l'article 38. Elle demande si des informations inexacts ou manquantes rendraient un document de transport nul et non avenue.

10. **Le Président** dit que le projet d'article 41 peut répondre à la préoccupation soulevée par la représentante de l'Allemagne.

11. **M. Ngoy Kasongo** (Observateur de la République démocratique du Congo) appuie la proposition des États africains. Exiger de plus amples informations sur les marchandises embarquées – comme le nom du navire transportant les marchandises ou les ports de chargement ou déchargement – constituerait un complément utile aux informations de base énumérées dans le projet d'article 38 et en préciserait la teneur.

12. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) dit que le projet d'article 38 repose sur le principe d'exiger uniquement des informations d'une absolue nécessité. L'addition de nombre des informations proposées serait contre-productive, occasionnant pour le chargeur un surcroît de frais de transaction et compromettant ainsi l'objectif du projet de convention. L'orateur trouve paradoxal que les délégations qui ont défendu les intérêts des chargeurs favorisent des dispositions qui s'y opposeraient dans de nombreux cas. Pour les raisons expliquées par le représentant des Pays-Bas, la délégation des États-Unis, dit l'orateur, est opposée à l'ajout de conditions supplémentaires à l'article 38.

13. En réponse aux questions soulevées par le représentant de l'Allemagne, l'orateur signale que les éléments d'information requis au titre du projet d'article 38 sont en effet obligatoires étant donné qu'ils ont juridiquement force exécutoire, même si le paragraphe 1 du projet d'article 41 garantit la validité en droit du document de transport en cas d'absence ou d'inexactitudes d'une ou plusieurs donnée(s) du contrat et ainsi ne malmène pas les intérêts du chargeur en cas d'erreur de la part du transporteur. Toutefois, le projet de convention n'a pas pour objectif de régir tous les aspects de la relation contractuelle entre le transporteur et le chargeur ; certains aspects seront couverts par les législations nationales, et de nombreux régimes juridiques nationaux prévoient de fait des dispositions régissant les suites à donner au refus du transporteur d'inscrire dans le document une information que le chargeur est en droit d'exiger. Le paragraphe 3 de l'article 41 du projet de convention lui-même garantit la présomption du bon état et conditionnement des marchandises lors de la réception par le transporteur ou une partie exécutante sauf indication contraire des données du contrat.

14. **M. Kim In Hyeon** (République de Corée) dit que certaines des données du contrat que la proposition africaine propose d'ajouter ne sont généralement pas établies lors de l'émission du document de transport. Ces données du contrat, poursuit l'orateur, peuvent figurer dans le document de transport à titre facultatif, mais elles ne doivent pas être visées au projet d'article 38. La délégation de la République de Corée, dit l'orateur, approuve les avis exprimés par le représentant des Pays-Bas et l'explication avancée par le représentant des États-Unis.

15. **M. Sandoval** (Chili) croit comprendre que le projet d'article 38 couvre seulement l'information requise pour l'émission du document de transport. La délégation du Chili, poursuit l'orateur, appuie le maintien de l'article, approuvant ainsi les avis exprimés par les représentants des Pays-Bas et des États-Unis. Toute autre donnée du contrat doit être communiquée dans le cadre d'un accord préalable entre le chargeur et le transporteur.

16. **M. Hu Zhengliang** (Chine) dit que l'explication du représentant des Pays-Bas est convaincante dans la mesure où le projet de convention est une convention « maritime plus ». Lors de l'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport, certaines données du contrat sont inconnues du transporteur ou du chargeur. L'orateur salue également la mention, par le Président, du projet d'article 41 qui confirme que l'absence d'une ou plusieurs données du contrat ne remet pas en question la validité en droit du document de transport. Cette disposition suppose que les éléments d'information énumérés dans le projet d'article 38 ne sont pas absolument obligatoires. La délégation de la Chine, dit-il, se rallie dans une certaine mesure à l'avis des pays africains pour autant que le destinataire doive, dès réception du document de transport, être informé du lieu de livraison des marchandises ; toutefois, conclut l'orateur, il n'est pas obligatoire que cet élément d'information figure dans le document de transport ou dans le document électronique de transport en tant que tel.

17. **M. Elsayed** (Égypte) dit que, en tant que législateurs, les membres de la Commission doivent faire figurer tout élément d'information améliorant la clarté et la précision. L'information telle que le nom du navire peut s'avérer précieuse en cas de recours à un arbitrage.

18. **M. Bigot** (Observateur de la Côte d'Ivoire) souligne que l'omission ou l'inexactitude de toute information exigible au titre du projet d'article 38 n'entame pas la validité du document de transport, ainsi que le précise le projet d'article 41. L'information que les États africains souhaitent voir ajouter à la liste facilitera les échanges. Les chargeurs ont en effet besoin de connaître le lieu et la date, du moins approximative, de livraison. Aucune raison évidente ne permet d'affirmer que l'ajout de cette information occasionnerait un surcroît de coûts.

19. **Mme Traoré** (Observatrice du Burkina Faso) estime essentiel de faire figurer ces éléments d'information supplémentaires, en particulier pour les chargeurs des pays enclavés qui ont besoin de disposer d'une information fiable sur les ports de transit et les dates de livraison en vue de pouvoir prendre livraison des marchandises au moment et à l'endroit voulus.

20. **Mme Slettemoen** (Norvège), tout en se disant favorable au maintien du projet de texte, propose, dans un esprit de compromis, l'ajout d'éléments d'information supplémentaires à titre expressément facultatif.

21. **M. Delebecque** (France) dit que l'obligation de faire figurer d'autres informations dans les documents de transport peut s'avérer contre-productive. Il n'est pas nécessaire de désigner le navire dans ces documents qui portent essentiellement sur la marchandise transportée et non sur le mode de transport utilisé. En outre, le projet d'article 22 couvre déjà la question des délais, qui dépend d'un accord tacite ou exprès entre les parties.

22. **M. Sato** (Japon) dit que les données supplémentaires du contrat, telles que le nom du navire et des ports de chargement et déchargement, seront en effet utiles pour les échanges mais ne peuvent figurer sur le document de transport que si elles sont connues. L'incapacité de fournir l'information ne saurait constituer un obstacle à l'émission du document de transport. En outre, dit l'orateur, l'inclusion de la date de livraison dans la liste doit être assortie de réserves. Il peut être plus sage de laisser la liste inchangée eu égard aux réserves détaillées et complexes à introduire concernant les autres éléments d'information proposés. L'orateur estime, avec les représentants des États-Unis et de la Chine, que l'incapacité de satisfaire à l'une quelconque des obligations du projet d'article n'invalidera pas nécessairement le document

de transport. Cela dépendra de la législation nationale. Le projet de convention lui-même n'énonce pas les possibles conséquences du non respect de nombre de ses dispositions.

23. **M. Sharma** (Inde) rappelle que la liste des données d'information a été finalisée à l'issue de longues discussions. L'orateur reconnaît que la proposition des États africains n'est pas infondée mais il approuve le raisonnement des représentants des Pays-Bas et des États-Unis. Du point de vue technique, les conditions visées au projet d'article ne sont pas obligatoires au sens du projet d'article 41, mais cela n'intéresse pas la discussion en cours. Un autre élément d'information utile non mentionné concerne le lieu et la date de livraison des marchandises, à la lumière en particulier du projet d'article 33.

24. **M. Berlingieri** (Italie) dit que l'information sur le lieu et la date de livraison doit en effet figurer dans le document de transport car le projet d'article 5 stipule l'impossibilité en son absence de déterminer si le projet de convention s'applique.

25. **M. Egbadon** (Nigéria) dit que le projet d'article 38 ne peut être examiné isolément du projet d'article 41. L'information voulue doit être communiquée seulement si elle est disponible et ne sera pas obligatoire.

26. **M. Ibrahima khalil Diallo** (Sénégal) rappelle que l'article 15 des Règles de Hambourg adoptées en 1978 énumère un certain nombre d'obligations contractuelles non reprises dans le projet de convention. Il importe en effet que les contrats reprennent tous les éléments d'information essentiels, notamment le lieu et la date de livraison des marchandises. Même si les contrats portent non sur les navires mais sur les marchandises, il serait utile d'y nommer les navires participant au transport des marchandises.

27. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) dit que les Règles de Hambourg prévoient en effet davantage d'obligations sur les données du contrat, mais le projet de convention s'en distingue principalement en ce qu'il préconise de faire figurer le nom et l'adresse du transporteur. En 1978, avant les progrès des communications électroniques, le document de transport était indispensable pour obtenir les données requises. Aujourd'hui, une fois le transporteur identifié, il est aisé d'obtenir toutes les informations requises. Tous les grands transporteurs

étant dotés de sites Web proposant des systèmes de localisation de marchandises, il n'est plus aussi nécessaire de faire figurer ces données dans les documents de transport. Il faut également considérer que les informations doivent être disponibles pour y figurer. Toutefois, celles-ci étant pour l'essentiel disponibles seulement durant le voyage, une telle obligation peut compromettre l'émission rapide des documents de transport. Cela vaut particulièrement pour le lieu de livraison dans la mesure où les chargeurs ne connaissent pas toujours le lieu de déchargement final des marchandises. En outre, le chargeur est parfois un chargeur documentaire qui peut préférer que le nom du chargeur reste confidentiel. Il n'est pas obligatoire non plus de mentionner le lieu de livraison des marchandises car l'indisponibilité de cette information interdirait alors tout transport. C'est là un aspect crucial de tout contrat de transport.

28. **Mme Downing** (Australie) reconnaît l'utilité de désigner le lieu de réception et de livraison et signale, en réponse au représentant des Pays-Bas, que le projet d'article 41 s'appliquera par exemple lorsque le lieu de livraison est inconnu.

29. **M. Mollmann** (Observateur du Danemark) dit que, dans les cas semblables à ceux mentionnés par le représentant du Burkina Faso, il sera laissé au transporteur et au chargeur la possibilité de s'accorder sur l'information à faire figurer dans le contrat ; il ne serait pas pratique de prévoir une disposition obligatoire à cet effet. L'orateur ne partage pas le point de vue du représentant de l'Australie pour ce qui est de l'applicabilité du projet d'article 41, qui se contente de signaler que les lacunes dans les données du contrat n'affecteront pas la validité du document de transport. Ces lacunes peuvent avoir d'autres conséquences au niveau de la législation nationale dont ce projet d'article ne limitera pas la portée.

30. **Mme Talbot** (Observatrice de la Nouvelle-Zélande) dit qu'il pourra être utile d'organiser des consultations informelles pour examiner les suggestions formulées par les représentants de la Norvège et du Japon.

31. **Mme Mbeng** (Cameroun) souligne que le Cameroun, à l'instar de la majorité des pays africains, est un pays destinataire des échanges. L'oratrice estimerait ainsi très utile que les données du contrat s'étendent au nom et à l'adresse du destinataire. Cette

information doit être obligatoire et figurer dans la liste des conditions incluses dans le projet d'article.

32. **M. Morán Bovio** (Espagne) souligne qu'il importe de garder à l'esprit que les aspects régissant l'exécution du contrat de transport, comme le prévoit le projet d'article 5, ne sont pas nécessairement contenus dans le document de transport. La délégation de l'Espagne, dit l'orateur, préférerait maintenir le texte du projet d'article 38 dans la mesure où l'insertion d'autres données du contrat pourrait poser problème.

33. **Mme Carlson** (États-Unis d'Amérique) appuie la proposition de la représentante de la Nouvelle-Zélande qui préconise la tenue de consultations informelles en vue d'arriver à un projet de texte soigneusement équilibré en réponse aux diverses préoccupations soulevées.

34. **Mme Czerwenka** (Allemagne) dit que le document de transport, tel que défini dans le paragraphe 14 (b) du projet d'article 1, constate ou contient un contrat de transport. Le document de transport doit ainsi reprendre les principaux éléments d'information. Pour cette raison, la délégation de l'Allemagne appuie la prise en compte d'un nombre plus grand de données du contrat dans le projet d'article 38 et approuve la proposition de la représentante de la Nouvelle-Zélande d'organiser des consultations informelles.

35. **M. Elsayed** (Égypte) dit que la délégation de l'Égypte également peut appuyer l'organisation de consultations informelles visant à amender le projet d'article 38. Il demande instamment au groupe investi de cette mission d'assurer que sa liste de données supplémentaires cite le nom du navire.

36. **M. Mayer** (Suisse) dit que la délégation suisse pourrait approuver l'allongement de la liste des données du contrat contenues dans le projet d'article 38, pourvu qu'y soient également précisées les réserves voulues. Les parties ne doivent pas être tenues de s'accorder sur les ports de chargement et déchargement, par exemple, lors de l'émission du document de transport. La mention de ces ports dans le projet d'article 38 doit ainsi être suivie d'une formule signifiant « si stipulé par les deux parties ». De même, le projet d'article 38, s'il prévoit la prise en compte du lieu de réception et de livraison, doit permettre aux parties concernées de le déterminer à un stade ultérieur.

37. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal) réaffirme que les informations supplémentaires que la délégation du Sénégal souhaite voir figurer parmi les données du contrat sont le nom et l'adresse du destinataire, le nom du navire, les ports de chargement et déchargement ainsi que la date approximative de livraison.

38. **M. Kim** In Hyeon (République de Corée) rappelle que le projet d'article 38 est étroitement lié à la force probante des données du contrat visées au projet d'article 43. À cet égard, l'orateur signale que le projet de convention, à l'inverse des Règles de La Haye-Visby, permet à des données supplémentaires du contrat figurant dans le document de transport autres que celles visées au projet d'article 38 de déclencher la force probante des sous-paragraphes (a) et (b) du projet d'article 43.

39. **M. Sharma** (Inde) demande que les consultations informelles envisagent également la prise en compte du lieu de livraison.

40. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal) signale qu'il devrait être possible de parvenir à un consensus dans la mesure où les délégations souhaitent à une nette majorité inclure ces éléments d'information supplémentaires dans le projet d'article 38 ainsi que les réserves voulues. Si, toutefois, un consensus ne peut être atteint en vue d'inclure tous ces éléments d'information, l'orateur espère que la proposition initiale de la délégation du Sénégal sera approuvée comme décision de consensus.

41. **Le Présient** croit comprendre que la Commission souhaite organiser des consultations informelles sur le projet d'article 38 pour examiner non seulement les propositions du Sénégal et de l'Égypte mais également la possibilité d'y inclure le lieu et la date de réception des marchandises et les réserves voulues. Toutefois, si les consultations informelles ne parviennent à aucune solution de compromis, le projet d'article 38 restera en l'état.

42. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est suspendue à 11 h 55 et reprend à 12 h 20.

Article 39 (Identité du transporteur)

43. **M. Elsayed** (Égypte) propose de reformuler le paragraphe 2 de l'article 39 dans l'optique de la sécurité juridique car il offre au transporteur une marge

de manœuvre trop grande l'autorisant à se soustraire à ses responsabilités.

44. **M. Sato** (Japon) dit que la délégation du Japon n'est pas satisfaite du texte du projet d'article 39 mais a néanmoins décidé de l'approuver dans la mesure où il s'inscrit dans le cadre d'un compromis général.

45. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 39 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

Projet d'article 40 (Signature)

46. **Mme Czerwenka** (Allemagne), appelant l'attention sur les commentaires écrits de la délégation allemande (A/CN.9/658/Add.11, par. 17), signale que le paragraphe 2 du projet d'article 40 stipule qu'un document électronique de transport doit comporter une signature électronique du transporteur et énoncer plusieurs obligations. L'oratrice dit que, au vu de l'interprétation que donne la délégation allemande de ce paragraphe, la législation nationale pourrait imposer des conditions plus précises pour la signature électronique. La délégation allemande, conclut l'oratrice, pourrait approuver le paragraphe 2 du projet d'article 40 sur cette base.

47. **Mme Downing** (Australie) dit que la délégation australienne pourrait approuver le projet d'article 40 sur la base de l'interprétation exprimée par la représentante de l'Allemagne.

48. **M. Sato** (Japon) dit que la délégation du Japon approuve sans réserve cette interprétation du projet d'article 40 et accueillera également avec intérêt toute autre précision du projet d'article.

49. **Mme Carlson** (États-Unis d'Amérique) dit que la délégation des États-Unis d'Amérique partage l'interprétation de la représentante de l'Allemagne. L'article 40 correspond à l'un des domaines pour lesquels le texte du projet de convention n'est pas exhaustif, les questions non abordées relevant de la législation nationale.

50. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 40 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

Projet d'article 41 (Lacunes dans les données du contrat)

51. **M. Imorou** (Bénin) suggère que les termes « erreurs » ou « omissions » seraient peut-être plus

appropriés que « lacunes » dans le titre de la version française du texte.

52. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 41 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

Projet d'article 42 (Réserves concernant les informations relatives aux marchandises dans les données du contrat)

53. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas), signalant que le terme « conteneur » est employé à plusieurs reprises dans le projet d'article 42, dit que son utilisation devrait également s'appliquer aux véhicules routiers et ferroviaires afin d'harmoniser le texte avec le paragraphe 2 du projet d'article 61 fondée sur la « clause de conteneur » des Règles de La Haye-Visby. Le paragraphe 2 du projet d'article 61 stipule que chaque colis d'un conteneur ou d'un véhicule routier ou ferroviaire compte comme une seule unité aux fins de la limitation de la responsabilité du transporteur, pourvu que les colis soient énumérés dans les données du contrat. De la sorte, le transporteur devrait être en mesure d'apporter des réserves concernant les informations énumérées.

54. **M. Berlingieri** (Italie), signalant que l'expression « conteneur fermé » est utilisée dans les paragraphes 3 et 4 du projet d'article 42, demande si l'adjectif « fermé » pourrait également s'appliquer aux véhicules routiers ou ferroviaires dans le cadre de la proposition des Pays-Bas.

55. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) dit que l'adjectif « fermé » doit également s'appliquer aux véhicules routiers et ferroviaires car ce terme dans l'article signifie que le contenu n'est pas visible de l'extérieur du conteneur.

56. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) dit que la délégation des États-Unis est d'accord avec la proposition formulée par les Pays-Bas.

57. **Le Président** croit comprendre que la Commission approuve la proposition d'ajouter une référence à un véhicule routier ou ferroviaire à chaque fois qu'il est fait mention d'un conteneur dans le projet d'article 42.

58. **M. Estrella-Faria** (Division du droit commercial international) dit qu'il serait possible d'éviter la répétition des mots « véhicule routier ou ferroviaire » à chaque occurrence en insérant une définition générale

du terme « véhicule » dans le projet d'article 1, qui indiquera que le terme « véhicule » désigne un « véhicule routier ou ferroviaire ». Le groupe de rédaction pourra se charger de cette question lorsqu'il se réunira pour harmoniser les textes dans toutes les langues de la Convention.

59. **Le Président** dit que le groupe de rédaction peut examiner cette suggestion.

60. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 42, dans sa forme amendée, et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

Projet d'article 43 (Force probante des données du contrat)

61. **Le Président** rappelle les propos du représentant de la République de Corée lors du débat sur le projet d'article 38 qui a déclaré que toutes les données du contrat figurant dans le document de transport, et non seulement celles énumérées dans le projet d'article 38, ont force probante conformément aux sous-paragraphes (a) et (b) du projet d'article 43.

62. **M. Elsayed** (Égypte) dit que la formulation du sous-paragraphe (c) (ii) ouvre la voie à la substitution de marchandises et à la contrebande, et que des affaires de ce genre ont été dans la pratique entendues devant les tribunaux égyptiens et jordaniens. L'orateur propose que la formulation « mais non » devant « les numéros d'identification des plombs apposés sur les conteneurs » soit remplacée par « et ».

63. **M. Mollmann** (Observateur du Danemark) dit que le projet d'article 43 constitue l'un des passages où la délégation du Danemark se demande s'il est vraiment approprié d'ajouter l'expression « véhicules routiers et ferroviaires » eu égard aux implications concrètes de l'article qui porte sur les conteneurs à proprement parler. Les véhicules routiers comportent souvent un numéro d'identification, ou du moins une plaque d'immatriculation, mais l'orateur ne sait pas si cette pratique s'étend aux véhicules ferroviaires. En ce qui concerne la suggestion du représentant de l'Égypte de considérer également les numéros d'identification des plombs apposés sur les conteneurs comme des preuves concluantes, le texte, rappelle l'orateur, résulte de négociations approfondies. La formulation proposée s'appuie sur des considérations pratiques : le transporteur ne contrôle pas entièrement l'apposition des plombs; des plombs supplémentaires peuvent en effet être apposés par les autorités douanières, par

exemple. La délégation du Danemark est ainsi favorable au maintien du texte en l'état.

La séance est levée à 13 heures.