



# 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 872<sup>e</sup> séance

Tenue au Siège, à New York, le jeudi 19 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.

08-39387 (F)



*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.1-13)

*Projet d'article 43 (suite)*

1. **Le Président** croit comprendre que, en l'absence de tout autre commentaire, la majorité des membres de la Commission n'est pas favorable aux amendements proposés lors de la séance précédente.

2. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 43 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 44 (« Fret payé d'avance »)*

3. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 44 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

4. **Le Président** invite la Commission à examiner les définitions contenues dans les paragraphes 14 à 16, 18 à 22, et 27 du projet d'article 1.

*Projet d'article 1, paragraphe 14 (définition de « document de transport »)*

5. **M. Sato** (Japon), attirant l'attention sur les commentaires écrits de la délégation du Japon (A/C.9/658/Add.6, par. 2), rappelle que le Groupe de travail III (Droit des transports), à sa vingt et unième session, a supprimé toutes les références à l'expéditeur contenues dans le projet de convention et a décidé qu'un simple récépissé lors de la remise des marchandises, pouvant être délivré par une partie exécutante, ne saurait constituer un document de transport aux fins du projet de convention dans la mesure où un document de transport doit également constater ou contenir un contrat de transport. La délégation du Japon, dit l'orateur, ne pense pas qu'une partie exécutante puisse émettre un document de transport de sa propre initiative, plutôt que pour le compte du transporteur, selon la définition en vigueur. L'orateur propose ainsi d'enlever toutes les références à « une partie exécutante » de la définition d'un « document de transport ».

6. **M. Elsayed** (Égypte) approuve le représentant du Japon. La délégation de l'Égypte souhaiterait

également insérer un nouveau sous-paragraphe (c) avec un libellé signifiant « Atteste la livraison des marchandises au destinataire ».

7. **M. Hu** Zhengliang (Chine) dit qu'il appuie la position de la délégation japonaise. En outre, l'orateur propose que la formulation « ou une personne agissant en son nom » soit ajoutée après les deux références au « transporteur » pour harmoniser le paragraphe avec le projet d'article 40 sur la signature.

8. **M. Sharma** (Inde) dit qu'il appuie également la proposition du représentant du Japon.

9. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas), approuvé par **M. Sandoval** (Chili), **M. Romero-Nasser** (Honduras), **M. Berlingieri** (Italie), **M. Mayer** (Suisse) et **M. Miller** (États-Unis d'Amérique), déclare être d'accord avec le représentant du Japon mais ne peut approuver l'amendement proposé par le représentant de l'Égypte. Dans tous les cas, le projet d'article 11 stipule clairement que le transporteur doit livrer les marchandises au destinataire. L'orateur dit comprendre parfaitement la position de la délégation chinoise mais hésite à accepter sa proposition. Le projet d'article 40 a été inclus car il est préférable de préciser qu'un document de transport peut être signé par une personne pour le compte d'une autre. De manière générale, toutefois, le concept de mandat, ancienne pratique dans le secteur des transports à l'origine de nombreux problèmes, a été délibérément écarté du projet de convention.

10. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal) s'associe lui-même à la déclaration du représentant du Japon. Il dit à son tour comprendre parfaitement la proposition chinoise dans la mesure où le paragraphe 14 suggérerait autrement que seul le transporteur peut émettre un document de transport.

11. **Le Président** croit comprendre que la Commission souhaite effacer toutes les références à « une partie exécutante » du paragraphe 14, mais signale que les autres propositions ne bénéficient pas d'un appui suffisant.

12. *La Commission approuve les dispositions de fond du paragraphe 14 du projet d'article 1, dans sa forme amendée, et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 1, paragraphe 15 (définition d'un « document de transport négociable ») et paragraphe 16 (définition d'un « document de transport non négociable »)*

13. *La Commission approuve les dispositions de fond des paragraphes 15 et 16 du projet d'article 1 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 1, paragraphe 18 (définition de « document électronique de transport »)*

14. **M. Sato** (Japon) propose que toutes les références à « une partie exécutante » soient effacées du paragraphe 18 pour les raisons qu'il a données relativement au paragraphe 14.

15. *La Commission approuve les dispositions de fond du paragraphe 18 du projet d'article 1, dans sa forme amendée, et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 1, paragraphe 19 (définition de « document électronique de transport négociable »), paragraphe 20 (définition de « document électronique de transport non négociable »), paragraphe 21 (définition de l'« émission » d'un document électronique de transport négociable), paragraphe 21 (définition de « transfert » d'un document électronique de transport négociable) et paragraphe 27 (définition de « fret »)*

16. *La Commission approuve les dispositions de fond des paragraphes 19 à 22 et 27 du projet d'article 1 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 45 (Obligation de prendre livraison)*

17. **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), attirant l'attention sur les commentaires écrits de la délégation du Royaume-Uni (A/C.9/658/Add.13, par. 15 à 19), dit être profondément préoccupé par l'ensemble du chapitre sur la livraison des marchandises qui, s'il était adopté, compromettrait l'adoption par le Royaume-Uni du projet de convention. Ce chapitre créerait plus de problèmes qu'il n'en résoudrait et pourrait faciliter les irrégularités. L'orateur dit que le texte en l'état résulte de longues négociations mais estime essentiel de le réexaminer.

18. Le projet d'article 45 soulève un certain nombre de questions ; il est impossible de dire clairement ce que le destinataire doit faire pour être assujéti à

l'obligation de prendre livraison, ni si un destinataire, n'ayant pas d'emblée exercé ses droits conférés en vertu du contrat de transport mais acceptant ultérieurement de prendre livraison des marchandises, est rétroactivement en infraction au projet d'article, ni même si d'éventuel recours s'ouvre au transporteur en cas de violation de l'obligation.

19. **Mme Czerwenka** (Allemagne), attirant l'attention sur les commentaires écrits de la délégation allemande (A/C.9/658/Add.11, par. 18), dit partager les préoccupations soulevées par le représentant du Royaume-Uni ; le projet d'article crée une obligation pour le destinataire sans préciser le stade auquel celle-ci prend effet. Il serait préférable de remplacer « le destinataire qui exerce ses droits » par « le destinataire qui exige la livraison des marchandises ».

20. **M. Kim Bong-hyun** (République de Corée) dit être d'accord avec les représentants du Royaume-Uni et de l'Allemagne. La délégation de la République de Corée souhaiterait entendre des exemples d'approches adoptées par le destinataire pour exercer ses droits en vertu du contrat de transport, éventuellement en faisant valoir un droit contre le transporteur ou en exerçant son droit d'inspection. L'orateur espère que les autres délégations pourront apporter d'autres informations à ce sujet.

21. **Mme Downing** (Australie) dit s'associer avec les orateurs précédents, en particulier le représentant du Royaume-Uni.

22. **M. Mayer** (Suisse) dit que lui aussi partage les préoccupations exprimées par le représentant du Royaume-Uni. La délégation de la Suisse a déclaré par le passé ne pas estimer que l'exercice par le destinataire de ses droits en vertu du contrat de transport constitue un critère approprié déterminant le stade à partir duquel le destinataire doit être lié par le contrat en question. Au lieu de la formulation suggérée par le représentant de l'Allemagne, l'orateur souhaiterait insérer une référence au consentement tacite ou exprès du destinataire d'être le destinataire.

23. **M. Sato** (Japon) dit que la délégation du Japon a soulevé la question à plusieurs reprises au sein du Groupe de travail, mais sa proposition visant à remplacer « le destinataire qui exerce ses droits en vertu du contrat de transport » par « le destinataire qui demande la livraison des marchandises » a toujours été rejetée. Toutefois, le représentant du Japon est préparé

à accepter la formulation proposée par la délégation de l'Allemagne.

24. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) dit ne pouvoir appuyer l'amendement proposé. Le projet d'article 45 vise à répondre à un problème précis pour le transporteur, à savoir, lorsque le destinataire sait parfaitement que ses marchandises sont chargées mais ne souhaite pas en prendre livraison pour diverses raisons. Cela est une pratique commerciale assez courante contre laquelle il conviendrait de légiférer. L'exercice de ses droits par le destinataire consisterait par exemple à inspecter les marchandises avant d'en demander la livraison. En cas alors de refus des marchandises par le destinataire, il convient de ne pas permettre de laisser au transporteur le soin de régler le problème. Selon la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises, même un acheteur souhaitant refuser les marchandises a obligation d'en prendre livraison, mais en agissant pour le compte du vendeur. Le projet de convention doit obliger le destinataire souhaitant refuser les marchandises soit d'en prendre livraison en qualité d'agent du vendeur soit de donner au transporteur des instructions sur ce qu'il faut en faire. Le destinataire, et non le transporteur, doit assumer le risque et prendre la responsabilité de déposer une réclamation ou de retourner les marchandises. Bien entendu, l'inspection n'est pas la seule action visée par la formulation « exerce ses droits » ; elle peut signifier que le destinataire est activement engagé avec le transporteur. L'essentiel est que le destinataire doive permettre au transporteur d'être libéré de toute obligation, ce que ne prévoient pas les solutions proposées par l'Allemagne et le Japon.

25. **M. Tsantzos** (Grèce), approuvé par **Mme Carlson** (États-Unis d'Amérique), **M. Hu Zhengliang** (Chine), **M. Sandoval** (Chili), **Mme Slettemoen** (Norvège) et **M. Mollmann** (Observateur du Danemark), dit que les arguments du représentant des Pays-Bas convainquent de la nécessité d'une telle disposition. Le texte en l'état du projet d'article 45 a été obtenu par compromis et devrait être maintenu.

26. **M. Imorou** (Bénin), appuyé par **M. Mouloupo** (Observateur du Congo), dit que la délégation du Congo n'est pas convaincue par les arguments du représentant des Pays-Bas dans la mesure où le projet d'article 45 concerne un contrat de transport et non un

contrat de vente ; il approuve ainsi la proposition de l'Allemagne.

27. **Mme Shall-Homa** (Nigéria) dit que la délégation du Nigéria appuie la proposition de l'Allemagne à la lumière des dispositions approfondies sur les obligations du chargeur envers le transporteur visées au chapitre 7 et dans l'optique d'une répartition équitable des risques et responsabilités entre le transporteur et le destinataire.

28. **M. Berlingieri** (Italie), **Mme Halde** (Canada), **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal), **Mme Wakarima Karigithu** (Kenya), **Mme Talbot** (Observatrice de la Nouvelle-Zélande), **M. Bigot** (Observateur de la Côte d'Ivoire), **Mme Traore** (Observatrice du Burkina Faso) et **M. Luvambano** (Observateur de l'Angola), approuvent également la proposition de l'Allemagne.

29. **Le Président** signale que les soutiens semblent suffire en faveur de la proposition visant à remplacer la formulation « exerce ses droits » par « exige la livraison des marchandises ».

30. **Mme Carlson** (États-Unis d'Amérique) dit que le verbe « demande », proposé par le Japon, serait peut-être plus correct que « exige », même s'il exprime la même idée.

31. **Mme Czerwenka** (Allemagne) dit que substituer « demande » à « exige » ne pose aucun problème à la délégation de l'Allemagne.

32. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 45, dans sa forme amendée, et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 46 (Obligation d'accuser réception)*

33. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 46 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 47 (Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable n'est émis)*

34. **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni), approuvé par **M. Delebecque** (France), dit que la délégation du Royaume-Uni est préoccupée par le fait que la protection fournie au transporteur dépend du respect par celui-ci des procédures prescrites, qui risquent toutefois de n'être pas toujours connues. Le sous-

paragraphe (c) stipule que le transporteur, s'il n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, en avise le chargeur, qui donne alors des instructions pour la livraison. Toutefois, dans les cas où le chargeur a transféré tous ses droits à une partie contrôlante, il ne peut donner des instructions pour la livraison sans l'autorisation expresse de la partie contrôlante.

35. **Le Président** croit comprendre que, en l'absence d'autres commentaires, la majorité des membres de la Commission ne partagent pas ces préoccupations.

36. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 47 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 48 (Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis)*

37. *La Commission approuve les dispositions de fond du projet d'article 48 et renvoie le texte au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 49 (Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable)*

38. **Mme Downing** (Australie), appelant l'attention sur les commentaires écrits de la délégation de l'Australie (A/CN.9/658, par. 48 à 52), signale que le projet d'article a pour objectif de répondre à un problème pratique qui se pose fréquemment aux transporteurs, à savoir, lorsque le propriétaire de la marchandise ne produit pas les documents voulus ou ne se présente même pas. Toutefois, la solution proposée comporte de graves inconvénients. Le projet d'article dans sa forme écrite sapera la confiance dans le fonctionnement du connaissement en tant que titre représentatif et accroîtra le risque de fraude sans être une solution efficace au problème du transporteur. Les autres procédures visées au sous-paragraphe (d) régissant la prise d'instructions pour la livraison des marchandises sans présentation d'un connaissement élimineraient l'obligation ancienne de livrer les marchandises sur présentation d'un connaissement et contrarieraient les banques et les autres parties comptant sur cette garantie. Toutefois, les procédures proposées ne résoudre pas le problème car un chargeur prévoyant n'émettra pas d'instructions de livraison sans l'autorisation du propriétaire légitime dans la mesure où un chargeur agissant ainsi

encourrait des poursuites judiciaires. Le secteur bancaire australien a fait observer que cette disposition forcerait les banques à assumer un surcroît de risques.

39. La garantie prévue au sous-paragraphe (f) pose également problème. Un vendeur donnant au transporteur d'autres instructions pour la livraison accorderait involontairement une garantie au transporteur compliquant toute action en recouvrement intentée par un assureur de marchandises c.a.f. ou tout titulaire d'un droit sur les marchandises livrées à une personne autre que le destinataire. En outre, dans la mesure où les sous-paragraphe (d) à (f) libèrent le transporteur qui demande au chargeur d'autres instructions pour la livraison de toute responsabilité vis-à-vis du porteur du connaissement, le chargeur accorderait une garantie à une partie n'assumant aucune responsabilité.

40. D'autres solutions pratiques s'ouvrent au transporteur. Les transporteurs préoccupés par certaines destinations peuvent par exemple insister pour bénéficier du fret payé d'avance, couvrant notamment tous les frais de destination, lequel est remboursé en cas de retrait des marchandises. L'Australie s'est dotée de procédures régissant la remise de marchandises abandonnées à la police ou aux autorités douanières.

41. **M. Delebecque** (France) convient que les dispositions obligeant un chargeur, n'y étant plus en mesure, de donner des instructions pour la livraison et de dédommager le transporteur posent problème et saperaient gravement la confiance dans le connaissement comme garantie. La délégation française préférerait la suppression des sous-paragraphe (d) à (h).

42. **M. van der Ziel** (Observateur des Pays-Bas) dit que l'ensemble des échanges, aussi bien chez les banquiers que les transporteurs, ont développé des pratiques qui ont affaibli la fonction du connaissement. Tous les examens du problème conduits par les experts ont conclu que les professionnels ne peuvent le résoudre sans le concours des législateurs. La Commission devrait alors saisir l'occasion de rétablir le droit commercial dans ce domaine. Si le système établi par le projet d'article 49 suscite d'autres problèmes dans la pratique, alors des solutions concrètes devront être trouvées.

43. L'orateur s'élève vivement contre certaines affirmations faites, à savoir, en premier lieu que le

nouveau système ouvrirait la voie aux irrégularités. L'orateur dit ouvertement que c'est le système en vigueur qui encourage la fraude : souvent, par exemple, il existe trois originaux du document de transport négociable en circulation facilitant ainsi la possibilité de les vendre à de multiples acheteurs. Les techniques modernes de copie permettent de contrefaire aisément un connaissance. Le système de garantie qui prévoit la possibilité de livrer les marchandises sur présentation de lettres de garantie fait que des connaissances continuent de circuler après livraison. Le nouveau système, au contraire, élimine les types existants de fraude. En outre, il est possible de faire face aux nouveaux types de fraude qu'il pourrait faciliter.

44. Deuxièmement, il a été affirmé que le secteur bancaire assumerait un surcroît de risques. Toutefois, le nouveau système tend à éliminer les risques existants et rétablit la véritable nature du connaissance, à savoir que le document de transport lui-même, et non pas seulement une lettre de garantie, habilite la personne autorisée à livrer les marchandises au lieu de destination. Selon le projet d'article 49, il incombe au porteur du document, qui pourrait certainement être une banque, de donner au transporteur des instructions pour la livraison lorsque les marchandises arrivent à destination. La banque peut alors bien entendu devoir prendre des mesures pour que ses garanties conservent toute leur validité – mais cela ne saurait en aucune manière être décrit comme un risque. En outre, le nouveau système offre une sécurité juridique concernant les connaissances généralement en invalidant les exemplaires en circulation après la livraison, lesquels exemplaires à l'heure de la séance en cours continuent de circuler, soulevant ainsi toutes sortes de questions juridiques sur leur validité.

45. Troisièmement, on a fait valoir le manque de clarté de la chaîne hiérarchique. Il ressort clairement du projet d'article 49 que le porteur du connaissance ne nécessite aucune autorisation spéciale ; lorsque le porteur est défaillant, le transporteur, qui en a généralement la capacité, se trouve dans l'obligation de rechercher le porteur, et, faute de le trouver, doit demander des instructions auprès du chargeur, qui certes devra peut-être demander l'autorisation auprès d'un porteur absent. Toutefois, il s'agit d'un problème qui concerne les marchandises pour lequel existent des solutions, et l'orateur serait heureux que des

améliorations soient apportées au projet d'article 49 sur ce point.

46. L'orateur demande instamment à la Commission, au regard du très grave problème structurel qui se pose dans les échanges, de reconnaître que l'article 49, rédigé à l'issue de discussions approfondies et de vastes consultations avec les professionnels du secteur, notamment les banques et marchands de biens, résout un certain nombre de problèmes. Le temps est venu pour le secteur de réformer ses pratiques.

47. **M. Elsayed** (Égypte), estimant avec plusieurs représentants, de l'Australie et de l'Allemagne notamment, que l'article 49 est ambigu, se dit favorable à la tenue de consultations informelles visant à reformuler l'article dans une optique juridique et non technique. La première rédaction, conclut l'orateur, aurait dû adopter une approche plus juridique.

48. **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni) reconnaît que le système en vigueur encourage en effet les irrégularités mais signale que celui-ci permet de maîtriser plus aisément les risques connus. Le système proposé dans le projet d'article 49 a pour inconvénient de compliquer la situation juridique actuelle et générerait une réforme générale et approfondie du droit. La Commission a, au moment de la séance en cours, l'occasion d'élaborer un meilleur système, mais ne peut y parvenir en quelques jours supplémentaires. L'orateur en revient ainsi à sa proposition initiale de supprimer le projet d'article 49 et de consacrer, à l'avenir, plus de temps à la recherche de la meilleure solution possible à ce problème spécifique.

49. **M. Berlingieri** (Italie) dit qu'un certain nombre de régimes juridiques nationaux prévoient une procédure d'annulation d'un titre représentatif mais que malheureusement celle-ci dure longtemps, souvent plusieurs mois. Le projet d'article 49 permet une procédure rapide qui toutefois n'offre peut-être pas une garantie suffisante à toutes les parties intéressées. Un effort devrait être déployé lors des consultations informelles pour améliorer celle-ci.

*La séance est suspendue à 16 h 45 et reprend à 17 h 15.*

50. **Mme Slettemoen** (Norvège) dit que le sous-paragraphe (d) du projet d'article 49 n'offre pas une solution pratique. Il traite non des droits et obligations du transporteur mais des instructions à donner, et soulève des problèmes liés au connaissance. Cette

disposition préoccupe le secteur bancaire en Norvège. L'oratrice propose de supprimer le sous-paragraphe (d) et, pour la même raison, d'éliminer la disposition similaire contenue dans le sous-paragraphe (b) de l'article 48.

51. **Mme Talbot** (Observateur de la Nouvelle-Zélande) dit que la délégation de la Nouvelle-Zélande approuve les observations de l'Australie dont le système bancaire ressemble beaucoup à celui de la Nouvelle-Zélande. Le projet d'article 49, dans sa tentative de résoudre un problème très réel pour les transporteurs, risque, semble-t-il, de poser d'autres problèmes au secteur bancaire.

52. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) dit que l'article 49 n'offre pas une solution parfaite à un problème reconnu, mais qu'il constitue la meilleure disposition auquel le Groupe de travail est arrivé en six ans. L'orateur doute que la Commission soit capable de l'améliorer lors de la séance en cours, mais la délégation des États-Unis, dit-il, souhaiterait participer aux consultations informelles afin d'essayer d'y parvenir. La délégation des États-Unis estime que la Commission devrait saisir l'occasion d'apporter certaines modifications, préférables à l'absence totale de solution.

53. **M. Tsantzos** (Grèce), approuvant le représentant des Pays-Bas, dit que la délégation de la Grèce est favorable au maintien du texte en l'état.

54. **M. Morán Bovio** (Espagne) dit que le texte du projet d'article 49 doit être maintenu. Ce texte résout de nombreux problèmes et a rencontré l'approbation des milieux bancaire et maritime de l'Espagne.

55. **Mme Czerwenka** (Allemagne) trouve très convaincantes les déclarations de l'Australie et du Royaume-Uni. La Commission est peu susceptible de résoudre une question d'une complexité aussi extrême à la satisfaction de tous et il n'est pas évident, poursuit l'oratrice, que le projet d'article 49 apporte une réelle amélioration à la situation. Une décision de politique générale est requise et non pas seulement de simples consultations informelles. La délégation de l'Allemagne appuie la proposition de la France de supprimer les paragraphes (d) à (h).

56. **M. Mollmann** (Observateur du Danemark) signale la nécessité de résoudre un problème pratique, non seulement pour les transporteurs mais également pour tous les acteurs des échanges, en particulier les

destinataires n'étant pas en mesure de produire de connaissance. Le projet d'article 49 n'est peut-être pas la solution parfaite, mais il a été bien pesé et rencontre dans l'ensemble un accueil favorable de la part du secteur. L'orateur approuve les observations du représentant des Pays-Bas. Le projet d'article résoudra de nombreux problèmes pour toutes les parties dans la pratique. Aussi, dit l'orateur, serait-il une erreur de ne pas saisir l'occasion d'améliorer la situation. La délégation du Danemark recommande fortement l'approbation du projet d'article 49 en l'état.

57. **M. Kim** (In Hyeon (République de Corée) et **M. Sandoval** (Chili) conviennent que le projet d'article 49 doit être maintenu en l'état.

58. **M. Delebecque** (France) dit que le scénario décrit au sous-paragraphe (d) est très fréquent et nécessite ainsi une solution. À la réflexion, l'orateur trouve la solution proposée acceptable, à savoir : faire obligation au transporteur de demander des instructions auprès de la partie contrôlante, du chargeur et du chargeur documentaire si le porteur ne réclame pas la livraison des marchandises.

59. En ce qui concerne les sous-paragraphes (e) à (h), toutefois, la délégation de la France voit un inconvénient fondamental dans l'idée de placer la responsabilité sur le chargeur au cas où le porteur ne réclame pas la livraison des marchandises. Le chargeur n'est pas le garant du destinataire. En outre, le destinataire et le chargeur sont deux parties complètement distinctes, et les responsabilités du premier ne peuvent être déchargées sur le second. La délégation de la France appuie certaines des idées exprimées aux sous-paragraphes en question, mais estime que ceux-ci vont dans l'ensemble trop loin dans la mesure où ils bouleversent les pratiques existantes et remettent en question la manière même dont sont sauvegardés le contrat de transport et le lien vente/transport. Les sous-paragraphes (a) à (h) au moins devraient ainsi être supprimés.

60. **M. Hu Zhengliang** (Chine) réaffirme la position de la délégation chinoise selon laquelle les dispositions visées au projet d'article 49 résoudront certains problèmes tout en en soulevant de nouveaux. En particulier, la disposition contenue au sous-paragraphe (d) imposerait au transporteur un gros investissement en temps et en coût. En cas de suppression des sous-paragraphes (d) à (h), option que la délégation chinoise juge préférable, toutes

marchandises dont la livraison n'est pas exigée seraient réputées ni plus ni moins marchandises restées non livrées, ce qui ferait alors jouer le projet d'article 50. La délégation chinoise pourrait néanmoins envisager de maintenir les dispositions en question sous réserve d'une amélioration du libellé, ce qui toutefois risque de ne pas être faisable à une heure aussi avancée de la journée.

61. **Mme Czerwenka** (Allemagne) dit que la délégation de l'Allemagne convient que le sous-paragraphe (d) est également problématique. Toutefois, la délégation de l'Allemagne est préoccupée par l'affirmation selon laquelle si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser le partie contrôlante, il doit en aviser le chargeur. En effet, le chargeur n'est pas le porteur du document. La délégation de l'Allemagne est ainsi favorable à la suppression des sous-paragraphe (d) à (h).

62. **Mme Halde** (Canada) dit que la délégation du Canada approuve la suppression des sous-paragraphe (d) à (h). L'oratrice accueille néanmoins avec intérêt l'idée de tenir des consultations informelles en vue de tenter d'améliorer le libellé du projet d'article.

63. **M. Sharma** (Inde) dit que les sous-paragraphe en question, bien qu'un peu complexes, répondent à un problème très pratique, à savoir, ce qu'il convient de faire lorsque le porteur ne réclame pas la livraison des marchandises. L'article 50 s'applique au cas où les marchandises sont tout simplement réputées restées non livrées. L'orateur estime qu'il n'est pas injustifié que le transporteur soit tenu de prendre certaines mesures avant que cela n'arrive. La délégation de l'Inde appuie ainsi le maintien des sous-paragraphe (d) à (h).

64. **Le Président** dit que la Commission semble divisée à parts presque égales entre les délégations favorables à la suppression du projet d'article en totalité ou partie et les délégations favorables au maintien du projet d'article. Dans la mesure où plusieurs de celles-ci ont reconnu que le libellé peut être amélioré, le Président pense qu'un effort devrait être fait pour améliorer le texte lors de consultations informelles. En l'absence toutefois d'une issue favorable, la version du projet d'article devra être maintenue en l'état, conformément à la pratique habituelle.

65. **Mme Czerwenka** (Allemagne) dit que la déclaration du Président, selon laquelle la version du projet d'article doit être maintenue en l'état en l'absence d'issue favorable des consultations informelles, est quelque peu en contradiction avec l'approche qu'il a adoptée jusqu'alors. L'oratrice est d'avis qu'aucun effort ne doit jamais être ménagé pour arriver à un bon compromis acceptable pour toutes les délégations ; dire que la formulation actuelle sera retenue en l'absence d'issue favorable ne saurait constituer un compromis. En cas d'échec des consultations informelles, la Commission devrait être en mesure de réexaminer le texte afin de se prononcer clairement sur la question de savoir s'il faut ou non maintenir le texte en l'état.

66. **Le Président** dit que le projet de convention soumis à la Commission résulte de six années de discussions au sein du Groupe de travail. Ainsi qu'il l'a annoncé au début de la séance, le texte sera modifié uniquement si cela correspond à une volonté manifeste de la majorité des membres de la Commission. La veille de la séance en cours, la Commission a été en net désaccord avec le Groupe sur le projet d'article 36 qui a alors été supprimé. Le Président dit avoir dérogé à cette règle uniquement avec le projet d'article 12, pour lequel il a favorisé la tenue de consultations informelles en dépit d'une légère majorité favorable au maintien du texte.

67. Dans le cas du projet d'article 49, les délégations favorables à la suppression du projet d'article en partie ou totalité restent inférieures en nombre aux délégations favorables au maintien du projet d'article. Toutefois, dans la mesure où certaines délégations favorables au maintien du texte se sont dites désireuses d'essayer d'en améliorer le libellé, l'orateur croit comprendre que la Commission souhaite organiser des consultations informelles sur le projet d'article 49.

68. *Il en est ainsi décidé.*

69. **M. Elsayed** (Égypte) dit que la délégation de l'Égypte approuve la suggestion du Président et, en sa qualité de représentant des États membres du Conseil des ministres arabes des transports, souhaite participer aux efforts d'amélioration du libellé du projet d'article 49.

*La séance est levée à 18 h 5.*