



# Assemblée générale

Cinquante-quatrième session

Documents officiels

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 869<sup>e</sup> séance

Tenue au Siège, à New York, le mercredi 18 juin 2008, à 10 heures

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

## Sommaire

Finalisation et approbation d'un projet de convention sur les contrats de transport international 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 du Service de la gestion des conférences, bureau D0771, Centre international de Vienne.

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.

08-39399 (F)



*La séance est ouverte à 10 h 10.*

**Finalisation et approbation d'un projet de convention sur les contrats de transport international 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 18 (Fondement de la responsabilité)*  
(suite)

1. **M<sup>me</sup> Traoré** (Observatrice pour le Burkina Faso) dit qu'étant donné que le projet d'article 18 revêt une importance cruciale dans le projet de document, son libellé doit traduire le souci exprimé de réaliser l'équilibre entre les intérêts concernés. Du fait de l'absence d'un tel équilibre dans ce projet d'article, sa délégation a proposé avec d'autres États africains, dans le document A/CN.9/658/Add.1, de supprimer le paragraphe 3 et de restructurer le projet d'article en conséquence.

2. **M. Bigot** (Observateur pour la Côte d'Ivoire), en réponse à la déclaration de la délégation italienne à la session précédente, dit qu'il y a, en fait, un déséquilibre entre la charge de la preuve imposée aux chargeurs et aux transporteurs. Les transporteurs ont différentes possibilités de se soustraire à l'obligation, bénéficiant ainsi d'un traitement plus avantageux que les chargeurs.

3. **M. Lebedev** (Fédération de Russie) dit qu'étant donné que le projet d'instrument vise à réglementer les questions d'obligation et de responsabilité dans le commerce international, le projet d'article 18 revêt une importance capitale à cet égard. C'est le résultat d'un compromis qui reprend les dispositions de l'article IV, paragraphe 2, des Règles de La Haye et de Visby, dans la mesure où il cite les événements ou les circonstances qui pourraient permettre d'alléger la responsabilité du transporteur, à la différence des Règles de Hambourg, qui n'établissent pas une telle liste. Toutefois, il met en doute le bien-fondé de l'omission de cette liste de la faute nautique, figurant dans les Règles de La Haye et de Visby, du fait que de tels accidents pourraient se produire même à l'ère moderne. Il faudrait inclure dans le projet de convention un compromis à l'effet que le transporteur ne serait pas tenu responsable en cas de faute dans la navigation ou la gestion du navire. Le manque relatif de succès des Règles de Hambourg était imputable au fait qu'elles ont omis une telle disposition. Il importe de réfléchir à l'avenir du projet

de convention et de s'assurer qu'il se prêtera à une application générale.

4. **M. Elsayed** (Égypte) rappelle à la Commission que les vues qu'il exprime sont celles de tous les membres de la Ligue des États arabes et souligne le rôle clé des compagnies de transport maritime, qui rendent de précieux services aux pays développés comme aux pays en développement. Il rappelle les dispositions du projet d'article 2 relatives au respect de la bonne foi et du projet d'article 4 relatives à l'applicabilité de l'instrument proposé dans les instances judiciaires et arbitrales et dit que les contraintes de temps ne doivent pas empêcher la Commission de s'acquitter du devoir pratique de réaliser un texte équilibré, d'autant plus que ses membres sont appelés à agir comme des législateurs. Chacun a le droit de défendre ses propres intérêts, et la justice veut que tous les intérêts soient pris en compte. Étant donné que le projet d'article 18, paragraphe 2 serait annulé dans les cas où un transporteur ne peut pas prouver l'absence de faute, il propose d'insérer ce qui suit au début de ce paragraphe : « À moins que la partie requérante ne prouve que le dommage a été causé par une faute du transporteur ou de l'un de ses représentants... ». Il s'associe à la proposition de supprimer le paragraphe 3. Les paragraphes 1, 2 et 3 du projet d'article semblent avoir été conçus séparément les uns des autres et ne parviennent pas à réaliser un équilibre entre les intérêts de toutes les parties concernées.

5. **M<sup>me</sup> Mbeng** (Cameroun) estime que pour que le projet de convention soit largement accepté, il faut qu'il y ait un équilibre entre les intérêts des chargeurs et des transporteurs. Il faudrait donc envisager sérieusement l'autre formulation du projet d'article proposée dans le document A/CN.9/658/Add.1, qui implique la suppression du projet de paragraphe 3. Par ailleurs, une partie requérante pourrait bien avoir du mal à prouver qu'un navire n'était pas en état de navigabilité, comme l'exige le projet de paragraphe 5.

6. **M. Oyarzabal** (Observateur pour l'Argentine) dit que le paragraphe 2 nécessite une preuve négative, qu'il serait difficile de fournir. Il aurait préféré une formulation plus positive. Il faudrait incontestablement exempter de la responsabilité le cas de l'incendie à bord du navire, prévu par le paragraphe 3 (f) car c'est l'un des faits que le transporteur ne peut pas prévoir.

7. **Le Président** rappelle à la Commission que le texte proposé par le Groupe de travail est le résultat d'un compromis réalisé à l'issue d'un débat long et difficile et qu'il a le soutien d'une large majorité.

8. **M<sup>me</sup> Sobrinho** (Observatrice pour l'Angola) rappelle qu'il a été décidé, en l'absence d'un consensus, de tenir des consultations informelles pour réexaminer le projet d'article 12, et se demande s'il ne faut pas adopter une solution analogue pour le projet d'article 18. Tel qu'il est actuellement libellé, ce projet d'article se traduirait par une hausse des prix des marchandises dans les pays en développement et irait donc à l'encontre des efforts au plan mondial préconisés par l'Assemblée générale à l'appui des Objectifs du millénaire pour le développement, en particulier l'objectif de réduction de la pauvreté. Elle rappelle en particulier le paragraphe 68 du Document final du Sommet mondial de 2005, figurant dans la résolution 60/1 de l'Assemblée générale, concernant la satisfaction des besoins spéciaux de l'Afrique. Si le projet d'article 18 est approuvé dans sa formulation actuelle, sa délégation exercera son droit de réserve.

9. **Le Président** dit qu'il a demandé des consultations informelles sur le projet d'article 12 parce qu'il n'a pas été en mesure d'identifier une opinion prédominante. Ce n'est pas le cas concernant le projet d'article 18 : d'après ses estimations, une majorité de deux contre un se dégage en faveur de la formulation proposée.

10. **M. Amadou Kane Diallo** (Sénégal) souligne qu'il importe que la Commission tienne compte des points de vue des États africains et des membres de la Ligue arabe concernant le projet d'article 18 si l'on veut parvenir à une décision de consensus acceptable. D'après ses estimations à lui, il n'y a pas de majorité écrasante en faveur de l'actuelle formulation. En fait, 15 délégations au moins ont demandé la suppression du projet d'article.

11. **M. Egbadon** (Nigeria) dit qu'il ne faudrait pas sacrifier l'équité et l'impartialité à la nécessité de parvenir à une décision en temps opportun sur le projet d'article 18, qui représente l'une des pièces maîtresses du projet de convention dans l'ensemble. La Commission doit veiller à ce que les efforts nécessaires soient consentis en vue de régler le cas du projet d'article 18 de manière jugée satisfaisante par tous. Autrement, la Commission pourrait faire croire à tort que les points de vue de l'ensemble du continent

africain, de la Ligue arabe et de certains grands pays européens ne sont pas considérées importants. Pour parvenir à un consensus, il propose de tenir des consultations informelles pour revoir le projet d'article 18.

12. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) convient qu'il importe de rédiger un projet de convention qui soit acceptable pour toutes les délégations. De ce fait, les délégations qui ont exprimé des préoccupations au sujet du projet d'article 18 devraient avoir la possibilité de tenter de parvenir à une solution de consensus dans des consultations informelles. Elle fait donc sienne la proposition que vient de formuler la délégation du Nigeria.

13. **M. Delebecque** (France) relève que si des consultations informelles pourraient se révéler utiles, il serait difficile de discuter du projet d'article 18 de manière isolée, car il fait partie d'un compromis avec de vastes implications pour d'autres dispositions, notamment relatives aux limites de responsabilité, aux réserves et la formulation du projet d'article 27.

14. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal) dit que sa délégation ne partage pas les vues que vient d'exprimer la délégation de la France. Les consultations informelles sur le projet d'article 18 pourraient se limiter à cette question particulière. Le projet d'article 62 sur les limites de responsabilité, par exemple, est une question entièrement distincte et ne sera pas remis en cause.

15. **M Ngoy Kasongo** (Observateur pour la République démocratique du Congo) convient qu'il serait extrêmement dangereux de rouvrir le dossier du compromis qui a déjà été convenu à Vienne. Les consultations informelles pourraient porter essentiellement sur la proposition précise formulée par un groupe d'États africains au paragraphe 12 de leurs commentaires communs (A/CN.9/658/Add.1).

16. **M. Tsantzos** (Grèce) dit que sa délégation est favorable au maintien du libellé actuel du projet d'article 18, qui représente une solution de compromis juste et équilibrée. En rouvrant le débat sur le projet d'article on ne ferait que créer de nouvelles complications.

17. **M<sup>me</sup> Carlson** (États-Unis d'Amérique) dit que sa délégation est favorable au maintien du projet d'article 18 dans sa forme actuelle. Tous les efforts ont déjà été déployés pour parvenir à une solution de compromis

acceptable. Les consultations informelles proposées ne feraient que rouvrir le débat sur un certain nombre de questions litigieuses, ce qui pourrait même mettre en péril la réalisation des objectifs du projet de convention lui-même.

18. **M. Hu** Zhengliang (Chine) dit que le projet d'article 18 fait partie d'un compromis global sur la responsabilité du transporteur, et il ne serait donc pas indiqué de l'examiner de manière isolée. Si des consultations informelles se tiennent, elles devraient porter sur l'ensemble du compromis global concernant la responsabilité du transporteur, et en particulier les limites de la responsabilité du transporteur.

19. **M. Imorou** (Bénin) fait remarquer que le secteur des transports maritimes a beaucoup évolué depuis les Règles de La Haye de 1924. Il semble curieux de fonder sur un tel modèle les arguments concernant l'actuel projet de convention. L'Afrique n'est pas un État, c'est un ensemble de nombreux États indépendants dont les préoccupations doivent être respectées et prises en considération. Si la Commission n'adoptait pas une telle démarche, la convention pourrait bien ne jamais être ratifiée.

20. **Le Président** rappelle que le nombre total de délégations opposées au maintien du projet d'article 18 reste minoritaire.

21. **M. Moulopo** (Observateur pour le Congo) dit que la Commission doit permettre aux délégations de réexaminer les dispositions du projet d'article 18 de manière informelle, dans un esprit de compromis, et dans l'intention de réaliser un consensus sur une base équitable et équilibrée. Le secteur maritime a effectivement changé de façon considérable depuis 1924, mais le projet d'article 18 ne tient nullement compte de cette évolution. De ce fait, le texte actuel serait préjudiciable au chargeur, ce qui entraînerait des primes d'assurance élevées et augmenterait les prix des marchandises. Ces coûts seraient en fin de compte répercutés sur le consommateur final. Le projet de texte est donc en porte-à-faux avec les campagnes nationales menées par les pays africains pour faire reculer la pauvreté et réaliser les Objectifs du millénaire pour le développement.

22. **M<sup>me</sup> Downing** (Australie) souligne que la Commission a pour mission de produire une législation du commerce international harmonisée. À cette fin, sa délégation appuie la proposition de tenir des

consultations informelles sur le projet d'article 18 afin de parvenir à une solution de compromis.

23. **M. Kim** Bong-hyun (République de Corée) dit que tout en n'étant pas entièrement satisfaite du libellé du projet d'article 18, sa délégation est disposée à appuyer son maintien dans un esprit de compromis. Sa délégation s'inscrit en faux contre la proposition de tenir des consultations informelles sur le projet d'article 18 car elle ne tient pas à rouvrir le débat sur cette question.

24. **M. Schelin** (Observateur pour la Suède) dit que sa délégation appuie le texte du projet d'article 18 en tant que solution de compromis. La formulation du projet d'article n'est certes pas entièrement satisfaisante, mais des progrès ont été accomplis par rapport aux Règles de La Haye et de Visby : l'exception de la faute de navigation a été supprimée; la moitié de l'exception relative à l'incendie a été supprimée; et il est devenu évident que le paragraphe 3 du projet d'article 18 ne représente pas des exonérations mais des présomptions réfutables de l'absence de faute. Toutefois, étant donné que le projet d'article 18 fait partie d'une série délicate de compromis, si l'on mène des consultations informelles, elles ne devraient pas se limiter à un examen isolé du projet d'article.

25. **M. Sharma** (Inde) dit que sa délégation est favorable au maintien du projet d'article 18 dans son intégralité. Toutefois, si des consultations informelles doivent se tenir, elles ne devraient porter que sur le projet d'article 18, pour éviter les complications liées aux limites de responsabilité.

26. **Le Président** estime qu'en dépit de la solidité des arguments avancés, notamment par les États africains et l'Égypte, il n'en demeure pas moins que la majorité des membres de la Commission souhaite maintenir le projet d'article 18 dans son intégralité. Il considère que la Commission accepte la modification proposée par le Japon et la Suède de supprimer les parenthèses dans le paragraphe 5 a) iii) et de remplacer « y compris » par « et » afin d'aligner la disposition sur l'article 15, alinéa (c), tel que modifié.

27. *Le projet d'article 18 est approuvé quant au fond, avec les modifications proposées par le Japon et la Suède, et renvoyé au groupe de rédaction.*

*La séance est suspendue à 11 h 30 et reprend à midi.*

*Projet d'article 19 (Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui)*

28. *Le projet d'article 19 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 20 (Responsabilité des parties exécutantes maritimes) et définitions de « partie exécutante » et de « partie exécutante maritime »*

29. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) appelle l'attention sur les commentaires de son Gouvernement concernant le projet d'article 20 (A/CN.9/658/Add.11, par. 9). Sa délégation se préoccupe également de la définition de « partie exécutante maritime » figurant dans le projet d'article premier, paragraphe 7. Le premier problème qui se pose est celui de l'interprétation du terme « port ». D'après son interprétation de la définition du projet d'article premier, paragraphe 7, un transporteur continental devient une partie exécutante maritime dès lors qu'il entre dans le port, mais il serait utile de préciser davantage cette définition. On ne voit pas très bien non plus qui doit prouver où le dommage s'est produit. Il serait nécessaire d'inclure une disposition qui donne, aux États qui ont des préoccupations concernant l'« approche non limitée » aux contrats de transport maritime, la possibilité de ne pas être lié à cette clause.

30. **Le Président** dit que l'expression « ne...que » dans la dernière phrase de la définition devrait répondre aux préoccupations exprimées par la représentante de l'Allemagne.

31. **M. Sato** (Japon) explique qu'un transporteur routier qui commence et termine son voyage en dehors de la zone portuaire n'est jamais une partie exécutante maritime. Un transporteur continental ne deviendrait une partie exécutante maritime que s'il opérait exclusivement dans la zone portuaire. C'est le cas, par exemple, d'un camionneur qui transporte des marchandises entre terminaux d'un port. On pourrait cependant éliminer l'ambiguïté de la définition.

32. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) estime que les pays qui ont ratifié les Règles de Hambourg ont vécu pendant un certain temps dans l'ambiguïté de la définition de la zone portuaire. Étant donné qu'il est difficile de définir les limites d'un port dans l'abstrait, les Règles de Hambourg permettent aux autorités portuaires locales de définir les limites, et il serait mieux que le projet de convention laisse à chaque pays le soin de décider à cet égard. Sa délégation soutient le

texte actuel du projet d'article 20 et les définitions connexes.

33. **M. Elsayed** (Égypte) dit que le projet d'article 20, paragraphe 2, est lié au projet d'article 13, que sa délégation a préféré supprimer. Il est impossible d'imaginer une partie exécutante maritime qui soit exempte de responsabilité.

34. *Le projet d'article 20 et le projet d'article premier, paragraphes 6 et 7, sont approuvés quant au fond et renvoyés au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 21 (Responsabilité solidaire)*

35. *Le projet d'article 21 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 22 (Retard)*

36. **M<sup>me</sup> Czerwenka** (Allemagne) dit que le Groupe de travail III (Droit des transports) a débattu en long et en large la question de savoir si l'accord doit être explicite ou pourrait être implicite. Étant donné que dans l'article ne figure aucune référence explicite à un accord express, elle en déduit qu'un accord express ou implicite est acceptable.

37. **M. Mayer** (Suisse) déclare que sa délégation a la même lecture du projet d'article.

38. **M<sup>me</sup> Downing** (Australie) dit que dans la mesure où le projet d'article changerait de fond en comble la législation en Australie et se traduirait par une réduction des droits des parties ayant un intérêt dans la cargaison, sa délégation a toujours été favorable à sa suppression.

39. **M<sup>me</sup> Slettemoen** (Norvège) dit que sa délégation a également été en faveur de la suppression du projet d'article, mais accepterait le texte de compromis à condition que les transporteurs ne puissent pas se soustraire à leur obligation générale concernant le retard et que la disposition s'applique sans accord express.

40. **M<sup>me</sup> Peer** (Autriche) déclare que sa délégation appuie l'inclusion de l'article tel qu'il a été rédigé, et tel qu'il a été interprété par les délégations de l'Allemagne et de la Suisse.

41. *Le projet d'article 22 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 23 (Calcul de la réparation)*

42. **M. Elsayed** (Égypte) dit que sa délégation aimerait insérer une disposition entre les paragraphes 2 et 3 à l'effet que, s'il n'y a pas de marchandises de mêmes type et qualité au lieu de la livraison, un tribunal compétent déterminera le montant de l'indemnisation.

43. **M. Morán Bovio** (Espagne) estime que la convention n'est pas le meilleur endroit pour régler cette question, car les tribunaux arbitraux de la plupart des pays établissent l'indemnisation. La question sera le plus souvent réglée par le droit national, un domaine que ne vise pas le projet de convention.

44. *Le projet d'article 23 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

*Projet d'article 24 (Avis en cas de perte, de dommage ou de retard)*

45. *Le projet d'article 24 est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

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

*Projet d'article 26 (Marchandises en pontée) et définitions des termes « marchandises », « navire » et « conteneur »*

47. **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas) estime que le projet d'article 26, qui étend les règles de responsabilité normale aux marchandises en pontée, est un élément indispensable de l'équilibre des risques tel que l'exprime la convention. En limitant la liberté du transporteur de transporter les marchandises en pontée, l'article représente une amélioration par rapport à la situation visée par les Règles de La Haye, qui ne couvraient pas les marchandises en pontée et ont donc permis aux transporteurs de s'exempter de la responsabilité dans la plupart des cas. Le projet d'article 26 modifie la situation en faveur des intérêts du chargeur.

48. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal) relève que, bien que des progrès aient été accomplis sur la question de l'équilibre entre les intérêts du chargeur et du transporteur depuis les Règles de La Haye, la situation contractuelle du chargeur aux termes du projet d'article 26 et celle aux termes des Règles de Hambourg sont essentiellement les mêmes. La tendance à cet égard favorise plutôt les intérêts du transporteur : les Règles

de Hambourg permettaient que la notification du dommage soit donnée au transporteur dans les 15 jours consécutifs suivant la date de livraison, alors que le projet de convention dans le projet d'article 24, paragraphe 1, limite la période de notification à 7 jours.

49. **M. Hu Zhengliang** (Chine) indique que sa délégation n'a pas d'objection quant au fond du texte, mais estime que la référence aux « coutumes, usages et pratiques du commerce » doit être uniformisée pour ce qui est de l'ordre des termes toutes les fois qu'elle apparaît dans le projet de convention.

50. **M. Morán Bovio** (Espagne) dit que dans l'intérêt du bon sens juridique, il faudrait tenir compte des différences de contexte historique en comparant les dispositions d'instruments juridiques tels que les Règles de Hambourg de 1978, l'actuel projet de convention et d'autres textes juridiques antérieurs. De toute évidence, en 1978 on mettait plus de temps à envoyer un message qu'à l'âge actuel des communications électroniques, d'où la période plus longue prévue pour la notification des dommages aux termes des Règles de Hambourg.

51. **M. Ibrahima Khalil Diallo** (Sénégal) dit qu'il est indéfendable de soutenir, comme le font certaines délégations, un ensemble de dispositions désuètes et injustifiables des Règles de La Haye, qui remontent à près de 100 ans, pour des raisons d'opportunité, tout en rejetant des comparaisons gênantes aux Règles de Hambourg en les considérant non recevables parce qu'elles sont vieilles de trois décennies. Plutôt que de se livrer à de tels débats litigieux, il faudrait chercher avant tout à faire des progrès qui soient dans l'intérêt tant des transporteurs que des chargeurs.

52. **Le Président** relève que les définitions de « marchandises », « navire » et « conteneur » figurant dans le projet d'article premier, paragraphes 24, 25 et 26, visaient le projet d'article 26.

53. **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas) se demande s'il ne faudrait pas compléter le terme « conteneur » figurant dans la définition de « marchandises » par les termes « véhicules routiers ou ferroviaires », comme sa délégation le propose dans ses commentaires écrits (A/CN.9/658/Add.9, par. 9).

54. **M. Mollmann** (Observateur pour le Danemark) et **M. Sharma** (Inde) conviennent qu'il serait indiqué d'inclure une référence aux « véhicules de transport

routier et ferroviaire » dans le projet d'article premier, paragraphe 24.

55. **M. Schelin** (Observateur pour la Suède) estime que l'insertion d'une référence aux « véhicules routiers ou ferroviaires » dans la définition de « marchandises » causerait une certaine confusion. La définition de « marchandises » couvre déjà les « biens de quelque nature que ce soit », ce qui rend inutile toute mention explicite de véhicules routiers et ferroviaires de transport de marchandises. Par ailleurs, le projet d'article 61, paragraphe 2, vise les conteneurs et les véhicules routiers ou ferroviaires de transport de marchandises en tant choses dans lesquelles ou sur lesquelles les marchandises sont transportées.

56. **Le Président** dit qu'en raison de la divergence de vues sur la modification proposée, il considère que la Commission souhaite conserver l'actuelle formulation de la définition de « marchandises ». Il sera demandé au groupe de rédaction de veiller à la cohérence des références aux termes « coutumes, usages et pratiques du commerce ».

57. *Le projet d'article 26 et le projet d'article premier, paragraphes 24, 25 et 26 sont approuvés quant au fond et renvoyés au groupe de rédaction.*

*La séance est levée à 13 heures.*