



Assemblée générale

Cinquante-quatrième session

Documents officiels

Distr. générale
21 septembre 2008
Français
Original: anglais

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

Compte rendu analytique de la 879^e séance

Tenue au Siège, à New York, le mercredi 25 juin 2008, à 10 heures

Président : M. Illescas (Espagne)

Sommaire

Finalisation et approbation d'un projet de convention sur les contrats de transport international de marchandises 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.



La séance est ouverte à 15 h 30.

Finalisation et approbation d'un projet de convention sur les contrats de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer (*suite*) (A/CN.9/642, A/CN.9/645, A/CN.9/658 et Add.1-13; A/CN.9/XLI/CRP.7)

Projet d'article 49 (Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis) (suite)

1. **M. Sato** (Japon), introduisant une proposition relative au projet d'article 49 figurant dans le document A/CN.9/XLI/CRP.7 au nom des délégations qui ont participé aux consultations informelles, déclare que du début à la fin il y a eu de très graves désaccords, et que la majorité a approuvé la version de compromis qui figure dans le document présenté à la Commission, malgré la persistance d'une solide opposition. Dans le texte proposé, le paragraphe 1 du projet d'article 49 reproduit pour l'essentiel le chapeau et les alinéas a) à c) du texte actuel, à l'exception d'une correction mineure, et s'applique à tous les cas où un document de transport négociable est remis. Le nouveau paragraphe 2, visant grosso modo le même domaine que les alinéas d) à h) actuels, commence par un nouveau chapeau déclarant que la règle qui suit s'applique si le document de transport indique que les marchandises peuvent être livrées sans que le document soit remis, introduisant ainsi un système d'option positive qui sera déclenché par le document de transport lui-même. Pour éviter les objections prévues de la part des banques, il a été envisagé que le document lui-même doit indiquer la possibilité de livraison sans remise. Une autre modification réside dans le fait que le nouveau paragraphe 2 a), à la différence de l'actuel alinéa d), prévoit que le transporteur doit simplement demander des instructions du chargeur et ne fait pas obligation au chargeur des les fournir, étant donné que le chargeur n'est pas toujours en mesure de le faire. En outre, alors qu'aux termes de l'actuel alinéa d), la notification au porteur est une condition préalable pour le reste du paragraphe, le nouveau paragraphe 2 a) prévoit deux situations éventuelles dans lesquelles les paragraphes 2 a) à e) s'appliqueraient : lorsque le porteur ne répond pas à la notification ou lorsque le porteur ne peut pas être localisé — un cas courant. Lorsque le document de transport n'indique rien concernant la livraison sans

remise, les règles de l'article 49, paragraphe 1, s'appliqueront.

2. Le nouveau système a des avantages et des inconvénients. De solides arguments ont été avancés en faveur d'une règle de non-exécution ou d'option négative, mais le système présenté dans le document A/CN.9/XLI/CRP.7 a bénéficié du plus large soutien pendant les consultations informelles. Il convient de relever que si le nouveau texte est adopté, des modifications devraient être apportées en conséquence aux projets d'articles 47, 48 et 50.

3. **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas) dit que le nouveau texte proposé ne compromet pas la valeur du connaissement, mais vise à régler un problème commun aux principales transactions portant sur les produits, où pour des raisons commerciales les échéances du crédit sont souvent plus longues que la durée du voyage des marchandises, mais où il arrive que le voyage dure plus longtemps que la période requise pour le commerce des marchandises. Deux camps s'étaient formés lors du débat houleux qui a eu lieu pendant les consultations informelles : le premier camp, mené par le Royaume-Uni, voulait supprimer le projet d'article 49 du projet de convention et en faire une loi type et le second camp, dont sa délégation fait partie, croyait fermement que le projet d'article 49 devrait être conservé comme une loi obligatoire. Un désaccord de fond est aussi apparu au sujet de la valeur d'un système d'« option positive » par opposition à l'« option négative »; même s'il estime qu'il n'y a pas une très grande différence entre les deux.

4. La réponse à la question de savoir si le nouveau projet d'article 49, paragraphe 2, sera appliqué dans la pratique doit venir des banques, ou plus précisément de la Commission bancaire de la Chambre de commerce internationale (CCI). Dans le domaine du commerce des produits, les conditions de la lettre de crédit exigent, sans exception, l'émission d'un document de transport négociable, à savoir, le connaissement; et les Règles et usages uniformes relatives aux crédits documentaires de la CCI définissent les conditions que doit remplir un connaissement pour être jugé acceptable par les banques. Si la Commission bancaire de la CCI décide d'émettre une directive demandant aux banques de ne pas accepter un connaissement qui se conforme aux dispositions de l'article 49, paragraphe 2, cela voudra dire que l'article 49 ne pourrait pas s'appliquer dans la pratique. En fait, chacune des trois parties commerciales concernées —

banques, négociants en marchandises et transporteurs — devraient convenir que le dispositif figurant à l'article 49, paragraphe 2, est acceptable pour les uns et les autres et que de ce fait, tous les connaissements pourraient se conformer contractuellement à ses dispositions; mais les transporteurs et les négociants n'auraient pas de choix si les banques l'interdisaient. Conscient de l'importance cruciale de l'approbation de la CCI, le secrétariat de la CNUDCI lui a présenté à deux reprises les éléments du projet de convention, notamment le projet d'article 49. Les banquiers ont été très attentifs et généralement positifs, et la CCI a évoqué la question dans un article paru dans la revue bimensuelle consacrée aux questions de lettres de crédit qu'elle a distribuée aux banques à travers le monde. Et pourtant aucun débat digne de ce nom n'a eu lieu au sein de la CCI, qui a adopté une attitude attentiste.

5. En tout état de cause, le système établi dans le projet de convention devrait avoir un caractère pratique pour les praticiens. Le commerce de produits de base est essentiellement un commerce de charte-partie qui, en raison du projet d'article 7 s'applique aux livraisons; et le connaissement est un document très simple exposant les conditions et modalités de la charte-partie, elle-même un document négocié entre deux parties égales et indiquant si le transporteur doit livrer la marchandise sur les instructions du chargeur avec ou sans remise du document.

6. Le chapeau du nouveau projet d'article 49, paragraphe 2, serait amélioré si on le mettait en conformité avec la terminologie usuelle du connaissement, et il proposerait de le modifier en le libellant comme suit : « Lorsqu'il est indiqué sur le document de transport négociable ou le document électronique de transport négociable, soit expressément soit par incorporation par référence à la charte-partie, que les marchandises peuvent être livrées sans que le document de transport ou le document électronique de transport soit remis, la règle suivante s'applique ».

7. **M. Schelin** (Observateur pour la Suède) estime que le système figurant au paragraphe 2 de la proposition ne pourrait que diminuer la valeur du connaissement sans régler le problème, parce que les négociants en produits opérant sans documents n'auraient aucun moyen de savoir s'ils sont protégés ou non. Par ailleurs, étant donné que le projet d'article 48 exige, à la livraison, la remise d'un document de transport non négociable, en d'autres termes, un

connaissement « à personne dénommée » (ou « non à ordre »), il est illogique de ne pas exiger la remise d'un document négociable. Bien plus, le paragraphe 2 aborde les principes généraux des documents de titre, et certaines entités hésiteraient à adopter un projet de convention qui touche de tels principes généraux. Parfois le secteur profite du fait d'avoir des règles rigoureuses même si elles posent quelques problèmes sur le marché. Il estime que le principe du projet d'article 49 devrait être celui de la livraison contre remise de document — ni plus ni moins. En conséquence, sa délégation soutient le paragraphe 1 de la proposition et préfère supprimer le paragraphe 2.

8. **M^{me} Downing** (Australie) déclare que bien que sa délégation préfère la proposition figurant dans le document A/CN.9/XLI/CRP.7 au texte actuel du projet d'article 49, la nouvelle proposition ne dissipe toujours pas la crainte que la fonction du connaissement en tant que document de titre serait compromise. Un connaissement qui n'a pas à être remis contre livraison des marchandises ne serait simplement pas considéré comme un connaissement aux termes de certaines législations. Même avec la nouvelle formulation proposée, il est trop facile d'abolir un titre. Le secteur bancaire australien s'est inquiété de la perte potentielle de confiance à l'égard du connaissement en tant que document de titre, et rien n'indique que les acheteurs continueront d'effectuer des paiements si la détention d'un connaissement ne représente pas la possession de droit des marchandises.

9. Par ailleurs, la nouvelle version ne règle toujours pas le problème du transporteur concernant la manière d'effectuer la livraison, car un transporteur prudent se garderait de donner des instructions relatives à la livraison de peur d'être poursuivi pour détournement. Le transporteur dispose d'autres moyens de régler ce problème. Le transporteur, s'il prévoit un problème à certaines destinations ou dans certaines transactions, peut exiger que le transport soit payé d'avance ou peut inclure une clause à l'effet que si les marchandises ne sont pas récupérées le transporteur les retournera au chargeur aux frais de celui-ci.

10. **M. Imorou** (Bénin) dit que sa délégation s'associe sans réserve aux préoccupations concernant la livraison sans remise d'un document de transport. Pour ce qui est des expéditions de marchandises couvertes par des lettres de crédit, la notification du banquier est essentielle. Le paragraphe 2 d) de la nouvelle proposition parle d'une personne qui devient

porteur du document de transport « en vertu d'un arrangement contractuel ou d'une autre nature », sans préciser si de tels arrangements doivent être écrits ou s'ils peuvent revêtir la forme verbale; un arrangement verbal pourrait poser des problèmes. Au paragraphe 2 e), deuxième phrase, figure la clause : « Lorsque les données du contrat mentionnent l'heure d'arrivée prévue des marchandises ». Il se trouve que dans le projet d'article 38 sur les données du contrat ne figure pas une mention de l'heure d'arrivée, et lorsque les États africains ont proposé l'inclusion d'une telle mention la proposition n'a pas été acceptée.

11. **M. Honka** (Observateur pour la Finlande) dit que sa délégation est favorable à un certain degré d'innovation par rapport au statu quo. Le projet d'article 49 vise à régler l'éternel problème qui se pose dans le domaine du transport lorsque les marchandises arrivent avant le connaissement. La proposition du document A/CN.9/XLI/CRP.7 a amélioré le texte en offrant une « option positive » dans le chapeau de son paragraphe 2. Le texte proposé s'écarte moins de la tradition et pourrait donc être plus largement accepté. Il y a lieu de rappeler que même si le connaissement indique que les marchandises pourraient être livrées sans la remise du document de transport, les alinéas qui suivent posent d'autres conditions d'une telle livraison, de sorte que la modification proposée n'implique pas que l'on s'écarte sensiblement de la fonction classique du connaissement. Étant donné que dans les connaissements figurent déjà de nombreuses clauses types, l'inclusion d'une telle disposition dans un connaissement n'est pas une demande déraisonnable; le verbe « indiqué » devrait être conservé. Les préoccupations exprimées par la Suède au sujet des connaissements à personne dénommée ne sont pas sans fondement, mais l'on pourrait éviter la contradiction en apportant quelques modifications au projet d'article 48. Comme l'a fait remarquer le représentant du Japon, si la proposition était approuvée, il serait nécessaire d'apporter en conséquence certaines modifications à d'autres projets d'articles.

12. **M. Mollmann** (Observateur pour le Danemark) dit que la tâche qui incombe à la Commission est simplement celle de décider si la nouvelle version représente une amélioration; au cas contraire, l'actuelle formulation du projet d'article 49 sera conservée. Sa délégation a préconisé une législation obligatoire sur la question dans le projet de convention et préférerait un système d'option négative aux termes duquel les

dispositions du projet d'article 49 s'appliqueraient à moins d'indication contraire dans le document de transport. Cela obligerait la profession à prendre position si elle souhaitait maintenir le statu quo, comme elle n'aurait pas à le faire dans un système d'option positive. Une autre raison de préférer le système d'option négative est l'argument avancé par l'Australie selon lequel un connaissement indiquant que les marchandises pourraient être livrées sans remise du document de transport pourrait ne pas être reconnu comme un connaissement dans certaines juridictions. Les garanties offertes par le texte actuel suffiraient pour protéger les parties concernées. Le problème en question se pose essentiellement dans le commerce de vrac, et les banques et les négociants en produits savent très bien comment se protéger en recourant aux garanties offertes; les porteurs de connaissements auraient sous les yeux l'avertissement figurant sur le document de transport.

13. Sa délégation préfère certes la règle obligatoire figurant dans le texte actuel, mais elle pourrait appuyer la nouvelle version, tout en préférant une formule d'option négative. Si la formule d'option positive est retenue, sa délégation appuiera la modification proposée par les Pays-Bas au chapeau du nouveau paragraphe 2 pour faire face à la situation, caractéristique du commerce de vrac, dans lequel un connaissement à la demande vise simplement les conditions d'une charte-partie. Dans un cas comme dans l'autre, la question ne relèverait pas de la compétence de la Commission et les opérateurs du secteur pourraient décider d'utiliser ou non la disposition pour régler leur problème.

14. **M. Delebecque** (France) déclare que sa délégation est toujours résolument favorable à la suppression pure et simple des alinéas d) à h) du texte actuel, mais pourrait, par souci de compromis, accepter la nouvelle version. Elle ne pourrait toutefois accepter qu'une formule d'option positive et s'opposerait à ce que l'on permette que le paragraphe 2 s'applique simplement par référence à une charte-partie. Le document de transport lui-même doit « déclarer clairement » que les marchandises peuvent être livrées sans la remise du document de transport. Il a l'impression que la Commission cherche à obliger les banques à se passer d'un document qu'elles considèrent nécessaire; sa délégation ne s'estime pas en droit de déterminer les besoins des banques à leur place.

15. **M. Blake-Lawson** (Royaume-Uni) dit que la nouvelle version du projet d'article 49 ne dissipe pas les craintes de sa délégation. Il se demande si le fait que la Commission bancaire de la CCI ne formule pas d'observations sur la disposition dénote une acceptation tacite ou de l'incrédulité pure et simple. Les procédures exposées dans le projet d'article 49 augmenteraient les risques de fraude. L'option positive ou l'option négative pourraient fracturer davantage le commerce international et compliquer la situation pour les transporteurs. La solution la plus sage consisterait à supprimer entièrement le chapitre 9 sur la livraison des marchandises et à repenser le problème. Toutefois, par esprit de solidarité avec le Groupe de travail, sa délégation accepterait la décision de la majorité.

16. **M. Gombrii** (Norvège) dit qu'il semble effectivement se poser un problème dans certains types de commerce où les parties utilisent les connaissements alors que ceux-ci ne sont pas l'instrument approprié. Comme l'a relevé la représentante de l'Australie, des choix existent, mais les praticiens semblent réticents à y avoir recours. Ces types de commerce constituent cependant une exception; chaque jour, les connaissements fonctionnent convenablement dans des milliers de transactions. Sa délégation s'oppose à une règle supplétive qui compromettrait la qualité du connaissement en tant que document de titre et, si les dispositions du paragraphe 2 de la nouvelle version devaient être retenues, il serait résolument en faveur d'une formule d'option positive. La nouvelle version proposée a plus de chances d'être pratique que l'actuelle version; les transporteurs, les négociants en produits et les banques pourraient faire marcher le système s'ils pouvaient s'entendre entre eux. La question des connaissements à personne dénommée s'est posée; ils relèvent de la définition du projet d'article 48 et n'ont pas besoin d'être pris en compte dans le projet d'article 49.

17. En ce qui concerne la modification proposée par les Pays-Bas au chapeau du paragraphe 2 de la nouvelle version, sa délégation préférerait conserver le terme « déclaré », qui est plus fort que le terme « indiqué » et n'est pas favorable à l'inclusion de la possibilité de l'incorporation par référence à une charte-partie. Il arrive qu'il y ait de longues chaînes de chartes-parties liées à la même cargaison, et il est difficile de savoir exactement quelles modalités et conditions s'appliquent. Il est préférable, particulièrement pour le capitaine responsable de la

livraison des marchandises, qu'il soit clairement stipulé sur le connaissement même que les marchandises pourraient être livrées sans remise du document de transport.

18. **M. Sato** (Japon) fait remarquer qu'une déclaration sur un document de transport que les marchandises peuvent être livrées sans la remise du document pourrait être valable dans certaines législations, mais invalide dans d'autres. Dans les cas où elle est jugée valable, le nouveau paragraphe 2 vise à faire en sorte qu'il y ait une procédure à suivre. Les délégations qui sont favorables à la suppression pure et simple du paragraphe 2 doivent se rendre compte qu'elles risquent de laisser la procédure entièrement à la discrétion du transporteur.

19. **M. Essigone** (Gabon) dit que la version figurant dans le document A/CN.9/XLI/CRP.7 est sûrement plus précise parce que la clause a été scindée en deux paragraphes. Le paragraphe 1 met l'accent sur le rôle approprié d'un connaissement consistant à donner le droit de réceptionner les marchandises, ce qui lui confère la même importance qu'une traite bancaire. Toutefois, le paragraphe 2 touche un autre acteur important du commerce maritime, à savoir, la banque. Impliquer les banques dans un système sans consulter le secteur bancaire au préalable pourrait entraîner des problèmes. Il faudrait réviser le paragraphe 2 pour le rendre acceptable aux banques.

20. **M. Alba Fernández** (Espagne) déclare qu'il est en principe favorable à la proposition figurant dans le document A/CN.9/XLI/CRP.7 parce qu'elle dissipe les inquiétudes des délégations qui préfèrent laisser aux tribunaux nationaux le soin de régler les questions liées aux documents de transport négociables. Dans la pratique, la règle d'« option positive » représenterait celle qui s'écarte le moins possible des règles classiques.

21. Il préférerait que le chapeau du paragraphe 2 ait une formulation plus explicite, exigeant que les parties se conforment aux règles stipulées aux alinéas a) à e). Dans certains connaissements figurent des spécifications techniques à des fins précises, ce qui montre que la profession peut adapter ses documents et pratiques à des situations juridiques particulières.

22. **M. Miller** (États-Unis d'Amérique) dit qu'il s'agit d'une question épineuse, comme c'est souvent le cas en droit commercial lorsque le risque doit être réparti entre deux parties innocentes. Il reconnaît la

nécessité de dissiper les craintes du secteur bancaire. Toutefois, la proposition vise à régler un problème réel qui se pose dans la pratique, auquel la Commission devrait s'efforcer de trouver une solution. Il appuie donc le paragraphe 2 de la proposition, assorti de la modification présentée par la délégation des Pays-Bas concernant l'incorporation par référence qui, en dépit des risques que cela implique, rendrait la solution plus efficace.

23. **M. Berlingieri** (Italie) dit que dans le passé, le connaissement voyageait plus lentement que le navire transportant les marchandises; on a résolu ce problème en permettant à la personne à qui le connaissement devait être remis de contacter le transporteur, de présenter une garantie bancaire et de prendre livraison des marchandises. Cette situation a changé au fil du temps, mais il lui semble qu'un document qui n'est pas un document devant être remis et qui ne donne pas la possession de droit des marchandises ne peut être défini comme un document de transport négociable.

24. Sa délégation ne peut pas approuver les modifications proposées par le représentant des Pays-Bas; il préfère insérer le terme « expressément » avant le terme « indiqué » dans le chapeau du paragraphe 2. Il a la même objection concernant l'inclusion d'une clause d'arbitrage simplement par référence à la charte-partie qui la contient. En Italie, si un connaissement stipule qu'il est émis conformément à une charte-partie précise et qu'une clause d'arbitrage figurant dans cette charte-partie est invoquée par la suite, les tribunaux vont estimer qu'il n'y a pas eu incorporation dans la mesure où la clause d'arbitrage n'est pas mentionnée dans le connaissement. La solution consiste à exiger que dans le document figure une indication explicite qui attirerait l'attention des tierces parties sur le fait qu'il établit des conditions différentes de celles qui seraient normalement essentielles à un document de transport négociable.

25. Il a des doutes sur le corps du texte du paragraphe 2. L'alinéa a) utilise le terme « peut » concernant les options offertes au transporteur, mais le porteur a toujours le droit de se prévaloir des procédures relatives aux marchandises non livrées énoncées dans le projet d'article 50. Il serait donc peut-être indiqué que l'alinéa a) contienne une précision du genre « sans préjudice de l'article 50 ». En outre, l'alinéa c) stipule que la personne donnant des instructions conformément à l'alinéa d) indemnise le transporteur dont la responsabilité est engagée envers

le porteur. Étant donné que ladite responsabilité ne peut plus s'appliquer à la livraison des marchandises au porteur, la référence semblerait s'appliquer à l'obligation substantielle du transporteur de les livrer dans la condition dans laquelle elles ont été reçues. Néanmoins, l'alinéa e), dont il est fait référence à l'alinéa c), stipule que la responsabilité n'est engagée que si le porteur acquiert cette qualité après la livraison des marchandises. Il faudrait clarifier la position d'un porteur qui a acquis cette qualité avant la livraison.

26. Par souci de compromis, sa délégation est disposée à appuyer la proposition, à condition que l'on fasse les modifications qu'elle a demandées.

27. **M^{me} Talbot** (Observatrice pour la Nouvelle-Zélande) estime que la proposition représente une amélioration par rapport à la version précédente du projet d'article 49; sa délégation préfère la formule d'« option positive » enchâssée dans le chapeau du nouveau paragraphe 2.

28. **M. Elsayed** (Égypte) dit que le projet d'article contient des questions très techniques qu'il est difficile de régler. Tout en louant les efforts déployés par les délégations de l'Australie et de l'Italie, il estime qu'ils ont eu pour résultat de compliquer davantage le problème. Si l'on ne procède pas aux changements proposés par le représentant de l'Italie, il préférerait que soit adoptée la proposition du Royaume-Uni de supprimer l'intégralité du chapitre 9, y compris le projet d'article 49. L'on pourrait ensuite régler les questions qui y sont soulevées dans la pratique et par le biais d'une loi type.

29. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne) dit que sa délégation est disposée à appuyer la proposition en tant que résultat de consultations informelles, qui tient compte de nombreuses positions. Elle ne peut pas s'associer aux modifications proposées par l'observateur pour les Pays-Bas, mais elle n'a pas d'objection concernant celles avancées par le représentant de l'Italie. Si les délégations ne peuvent pas accepter la nouvelle version proposée du projet d'article 49 et reviennent au texte actuel, elle préférerait supprimer les alinéas d) à h) compris.

30. **M. Sharma** (Inde) indique que sa délégation est satisfaite du texte actuel du projet d'article 49 mais est en principe disposée à accepter la proposition de compromis. Il semble y avoir un accord général au sujet du paragraphe 1, qui est en rapport avec la pratique normale; sa délégation pourrait aussi accepter

le paragraphe 2 assorti des modifications proposées par le représentant de l'Italie. Toutefois, il n'est pas favorable aux propositions avancées par l'observateur pour les Pays-Bas, qui pourraient diluer la qualité négociable du document de transport.

31. **M. Mayer** (Suisse) estime que la proposition constitue un compromis valide, qui fait des concessions considérables aux délégations qui avaient préconisé la suppression du projet d'article 49, alinéas d) à h) compris. Comme l'a justement fait remarquer l'observateur pour la Finlande, le nouveau texte ne s'écarte pas sensiblement des principes qui s'appliquent aux connaissements. Il a du mal à comprendre la position des délégations qui estiment que les intérêts du porteur ne sont toujours pas suffisamment protégés. Le choix est entre le texte actuel du projet d'article et le nouveau texte proposé, et le second constitue une amélioration manifeste par rapport au premier.

32. Sa délégation pourrait accepter le chapeau du paragraphe 2 tel qu'il est proposé avec l'insertion d'une référence au projet d'article 50, comme le propose le représentant de l'Italie. Il convient avec les délégations de la Finlande et de la Suède qu'il pourrait y avoir certaines incohérences dans le traitement des connaissements à personne dénommée qu'il faudrait éliminer; toutefois, il est disposé, en principe, à accepter la proposition.

33. **M. Tsantzos** (Grèce) indique que sa délégation pourrait accepter le nouveau texte proposé, avec la modification du chapeau du paragraphe 2 proposée par la délégation des Pays-Bas.

34. **M. Hu Zhengliang** (Chine) déclare qu'il partage, en majeure partie, les vues exprimées par l'observateur pour la Suède. Le projet d'article 49 établit les règles régissant la livraison des marchandises; étant donné que la livraison constitue un aspect aussi important du transport, ces règles doivent être bien comprises. Le texte actuel est compliqué et le nouveau texte proposé l'est encore plus. Il est rare qu'un document de transport négociable indique que les marchandises peuvent être livrées sans que le document soit remis. Qui plus est, dans le cadre de nombreux systèmes juridiques, y compris celui de la Chine, une telle clause serait invalide, et il préférerait que le projet de convention n'envisage pas les conséquences de son inclusion. Il convient également que le paragraphe 2 de la proposition pourrait entraîner la fraude commerciale

de la part du chargeur et compromettre la crédibilité de connaissements négociables.

35. **M. Schelin** (Observateur pour la Suède) dit qu'il craint comme le représentant de l'Italie que le projet d'article ne prive le connaisseur de sa qualité de document de transport négociable. Toutefois, si les délégations sont en majorité favorables à la proposition, sa délégation aimerait que le terme « expressément » soit inséré avant « indiqué ».

36. **M. Sandoval** (Chili) déclare que sa délégation appuie le nouveau texte proposé du projet d'article 49.

37. **M. Imorou** (Bénin) demande si le représentant du Japon pourrait indiquer si le paragraphe 2 d) de la proposition vise des dispositions aussi bien verbales qu'écrites. En outre, il tient à réitérer que l'alinéa e) présente une situation dans laquelle les données du contrat stipulent le temps d'arrivée escompté des marchandises, alors que le projet d'article 38 consacré aux données du contrat ne font aucune mention du temps d'arrivée.

38. **M. Sato** (Japon) dit qu'il ne peut pas répondre avec certitude aux questions posées par le représentant du Bénin, parce que la formulation en question est celle du texte actuel du projet d'article 49, alinéas g) et h), respectivement. Il pense que les « arrangements » mentionnés impliquent un contrat de vente ou une lettre de crédit, tous deux des documents écrits; en théorie, un accord verbal pourrait aussi constituer un arrangement contractuel ou autre conclu avant la livraison, dans la mesure où la disposition ne stipule pas le contraire, mais cela serait assez inhabituel. On a inclus au paragraphe 2 e) la référence à une situation dans laquelle les données du contrat stipulent le temps d'arrivée des marchandises pour tenir compte d'une telle éventualité; cela n'est pas mentionné dans le projet d'article 38 parce que le Groupe de travail a estimé qu'il est malavisé d'exiger que les transporteurs incluent une telle clause dans tous les contrats.

39. Il estime que le transporteur peut s'appuyer sur le projet d'article 50 sans prendre aucune des mesures envisagées dans le projet d'article 49; il pourrait, par exemple, emmagasiner les marchandises non livrées sans demander le consentement du chargeur. Toutefois, il ne voit pas d'inconvénient à l'insertion d'une référence au projet d'article 50 dans le paragraphe 2 a) du projet d'article 49, comme l'a proposé le représentant de l'Italie. Sa propre délégation est

disposée à accepter la proposition de compromis avec l'insertion d'une référence au projet d'article 50.

40. **Le Président** dit que la plupart des délégations semblent considérer la version du projet d'article 49 figurant dans le document A/CN.9/XLI/CRP.7 comme étant un bon compromis. Il semble également se dégager un soutien important en faveur de la proposition italienne de remplacer « indiqué » par « expressément indiqué » dans le chapeau du nouveau paragraphe 2 et un certain soutien en faveur de sa proposition d'insérer la phrase « sans préjudice de l'article 50, paragraphe 1 » dans le nouveau paragraphe 2 a).

41. **M. van der Ziel** (Observateur pour les Pays-Bas), appuyé par **M. Miller** (États-Unis d'Amérique), déclare que, selon ses calculs, les propositions néerlandaise et italienne bénéficient d'un même niveau de soutien; mais la majorité des délégations semble favorable au maintien telle quelle de la version proposée du projet d'article 49 figurant dans le document A/CN.9/XLI/CRP.7.

42. **M. Mollmann** (Observateur pour le Danemark) fait siennes les observations des Pays-Bas et des États-Unis et relève qu'il ne faut pas supposer que les délégations qui préfèrent le terme « déclaré » plutôt que le terme « indiqué » dans le chapeau du paragraphe 2 sont également favorables à l'expression « expressément indiqué ».

43. **M. Delebecque** (France) dit que la proposition française est similaire à la proposition italienne, qu'il appuie.

44. **M. Schelin** (Observateur pour la Suède) dit que sa délégation appuie les observations formulées par le Président. Il importe de ne pas oublier que certaines délégations ont demandé que le paragraphe 2 soit entièrement supprimé.

45. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne) fait remarquer que, bien que sa délégation ait exprimé son appui à la version du projet d'article 49 figurant dans le document A/CN.9/XLI/CRP.7, elle croit comprendre que le terme « indiqué » et le terme « expressément indiqué » ont la même signification et elle pourrait donc accepter l'un ou l'autre.

46. **M. Hu Zhengliang** (Chine) exprime l'espoir que le fait que sa délégation préfère que le paragraphe 2 soit entièrement supprimé sera pris en considération.

47. **M. Sandoval** (Chili) dit que lorsqu'il est intervenu auparavant, il supposait que la proposition italienne d'insérer le terme « expressément » avait déjà été approuvée.

48. **Le Président** remarque que les délégations qui ont appuyé la proposition italienne l'ont fait parce qu'elles sont opposées à la proposition néerlandaise; on ne peut donc pas dire que les deux propositions bénéficient d'un même niveau de soutien. Après avoir écouté attentivement toutes les observations exprimées, il s'en tient à sa conclusion initiale, à savoir que la majorité des membres de la Commission souhaitent approuver la version du projet d'article 49 figurant dans le document A/CN.9/XLI/CRP.7, assortie des modifications proposées par le représentant de l'Italie.

49. *Le projet d'article 49, tel que modifié, est approuvé quant au fond et renvoyé au groupe de rédaction.*

Modifications à apporter en conséquence au projet d'article 47 (Livraison en l'absence de document de transport négociable et de document électronique de transport négociable), au projet d'article 48 (Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis) et au projet d'article 50 (Marchandises restant non livrées)

50. **M. Sato** (Japon) estime qu'en conséquence de l'approbation du projet d'article 49 modifié, il fallait apporter un certain nombre de modifications aux projets d'articles 47, 48 et 50.

51. Le projet d'article 47, alinéa c), devrait être libellé comme suit :

« c) Sans préjudice de l'article 50, paragraphe 1, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 45, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ou ii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, le transporteur peut en aviser la partie contrôlante et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante, il peut en aviser le chargeur et

demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison; ».

52. Le projet d'article 48, alinéa b), devrait être libellé comme suit :

« b) Sans préjudice de l'article 50, paragraphe 1, si les marchandises ne peuvent être livrées du fait i) que le destinataire, après avoir reçu notification de leur arrivée, n'en réclame pas, au moment ou dans le délai mentionné à l'article 45, la livraison au transporteur une fois celles-ci parvenues au lieu de destination, ii) que le transporteur, après des diligences raisonnables, n'est pas en mesure de localiser le destinataire afin de demander des instructions pour la livraison, ou iii) que le transporteur refuse de les livrer au motif que la personne se prétendant destinataire ne s'identifie pas dûment comme telle ou ne remet pas le document, le transporteur peut en aviser le chargeur et demander des instructions pour la livraison. Si, après des diligences raisonnables, il n'est pas en mesure de localiser le chargeur, il peut en aviser le chargeur documentaire et demander des instructions pour la livraison; ».

53. Enfin, dans le projet d'article 50, paragraphe 1 b), le terme « le porteur » doit être inséré après le terme « la partie contrôlante ».

54. **M. Mayer** (Suisse) approuve les modifications proposées, mais se demande si une clause similaire à celle figurant dans le projet d'article 48 b) iii) n'est pas également nécessaire dans le projet d'article 49.

55. **M. Sato** (Japon) estime qu'une telle clause pourrait bien être nécessaire, mais il n'est pas en mesure pour l'instant de proposer une formulation exacte.

56. **M^{me} Shall-Homa** (Nigeria) propose d'aligner le titre du projet d'article 49 sur le titre du projet d'article 48 en insérant la phrase « ne devant pas être remis » après la phrase « document électronique de transport négociable ».

57. **M^{me} Czerwenka** (Allemagne), appuyée par **M. Sharma** (Inde), estime que le projet d'article 49 a fait l'objet d'un long débat et ne devrait plus être modifié. Le paragraphe 2 du projet d'article 49 prévoit une exception à la règle établie au paragraphe 1; la

modification proposée par la représentante du Nigeria donnerait une fausse impression de la teneur du projet d'article.

58. *Les modifications à apporter en conséquence aux projets d'articles 47, 48 et 50 sont approuvées quant au fond et renvoyées au groupe de rédaction.*

La séance est levée à 18 heures.