A/CONF.89/14

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Hambourg, 6-31 mars 1978

DOCUMENTS OFFICIELS

Documents de la Conférence
et comptes rendus analytiques des séances plénières
et des séances des commissions principales

NATIONS UNIES

New York, 1982

AVERTISSEMENT

Les *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer* comprennent les documents préparatoires, les comptes rendus analytiques des séances plénières de la Conférence et des séances des commissions principales, l'Acte final et la Convention ainsi qu'un répertoire complet des documents relatifs aux travaux de la Conférence.

*
* *

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

*
* *

Les comptes rendus analytiques qui figurent dans le présent volume ont été distribués à l'origine en tant que documents miméographiés sous les cotes A/CONF. 89/SR.1 à 10, A/CONF.89/C.1/SR.1 à 37 et A/CONF.89/C.2/SR.1 à 11. Ils contiennent les corrections apportées aux comptes rendus provisoires à la demande des délégations et toutes autres modifications qu'exigent les travaux d'édition.

A/CONF.89/14

PUBLICATION DES NATIONS UNIES
Numéro de vente : F.80.VIII.1

02600

TABLE DES MATIÈRES

Pages

Résolution de l'Assemblée générale portant convocation de la Conférence xi

Bureau de la Conférence et de ses commissions xiii

Secrétariat de la Conférence xiv

Ordre du jour xv

Règlement intérieur xvi

Répertoire des documents de la Conférence ... xxii

Première partie

DOCUMENTS DE LA CONFÉRENCE

Propositions, rapports et autres documents

A. – Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs (A/CONF.89/9) 3

B. – Texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer tel qu'il a été approuvé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (A/CONF.89/5) 4

C. – Texte des dispositions du projet de convention sur le transport de marchandises par mer concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général (A/CONF.89/6 et Add. 1 et 2) 11

D. – Analyse des observations et propositions des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer et le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général (A/CONF.89/8) 36

E. – Rapport de la Première Commission (A/CONF.89/10) 69

F. – Rapport de la Deuxième Commission (A/CONF.89/11) 125

G. – Projets de disposition de la Convention sur le transport de marchandises par mer approuvés par le Comité de rédaction (A/CONF.89/12 et Add.1 à 6) 135

H. – Propositions et amendements présentés à la Conférence en séance plénière (A/CONF.89/L.2 à 9) 144

Acte final de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (A/CONF.89/13) 147

Pages

Deuxième partie

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES

Comptes rendus analytiques des séances plénières

1re séance plénière

Lundi 6 mars 1978, à 11 h 30

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE
Ouverture de la Conférence 159

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE
Election du Président 161

2e séance plénière

Lundi 6 mars 1978, à 15 h 15

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE
Adoption de l'ordre du jour 162

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR
Adoption du règlement intérieur 162

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR
Election des vice-présidents de la Conférence et des présidents de chacune des grandes commissions 162

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR
Organisation des travaux 163

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR
Examen de la question du transport de marchandises par mer conformément à la résolution 31/100 de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1976 163

3e séance plénière

Mardi 7 mars 1978, à 10 h 45

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR
Election des vice-présidents de la Conférence et des présidents de chacune des grandes commissions (*suite*) 164

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR
Nomination des membres du Comité de rédaction 164

4e séance plénière

Mercredi 8 mars 1978, à 15 h 15

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR
Election des vice-présidents de la Conférence et des présidents de chacune des grandes commissions (*fin*) 164

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR
Organisation des travaux (*fin*) 165

Pages

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR
Examen de la question du transport de marchandises par mer conformément à la résolution 31/100 de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1976 *(suite)* 165

5e séance plénière

Vendredi 10 mars 1978, à 15 h 15

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR
Nomination des membres du Comité de rédaction *(fin)* 171
POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR
Pouvoirs des représentants à la Conférence :
a) Nomination d'une Commission de vérification des pouvoirs 171

6e séance plénière

Mercredi 29 mars 1978, à 19 h 40

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR
Pouvoirs des représentants à la Conférence :
b) Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs 171
POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR
Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, ainsi que de l'Acte final de la Conférence
Projets de disposition approuvés par le Comité de rédaction :
Article premier 172
Article 2 176
Article 3 176
Article 4 176
Articles 5 à 8 176

7e séance plénière

Jeudi 30 mars 1978, à 9 h 20

POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR
Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, ainsi que de l'Acte final de la Conférence *(suite)*
Projets de disposition approuvés par le Comité de rédaction :
Articles 5 à 8 *(fin)* 177
Article 9 178
Article 10 178
Article 11 178
Article 12 179
Article 13 179
Article 14 179
Article 15 179
Article 16 179
Article 17 179
Article 18 180
Article 19 180

8e séance plénière

Jeudi 30 mars 1978, à 14 h 15

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR
Examen de la question du transport de marchandises par mer conformément à la résolution 31/100 de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1976 *(fin)* 181
POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR
Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, ainsi que de l'Acte final de la Conférence *(suite)*
Projets de disposition approuvés par le Comité de rédaction :
Article 19 *(fin)* 181
Article 20 181
Article 21 181
Articles 22 à 25 184
Article 26 184
Articles 27 à 29 184
Article 30 185
Article 31 185

9e séance plénière

Jeudi 30 mars 1978, à 19 h 55

POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR
Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, ainsi que de l'Acte final de la Conférence *(fin)*
Projets de disposition approuvés par le Comité de rédaction :
Article 32 186
Article 31 *(fin)* 188
Article 32 (ancien article 33) et article 33 (ancien article 34) 189
Article 34 (ancien article 35) 191
Formules sacramentelles finales 191
Rapports des Première et Deuxième Commissions 191
Projet d'Acte final 191

10e séance plénière

Vendredi 31 mars 1978, à 12 h 10

POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR
Signature de l'Acte final et de la Convention et autres instruments 194
POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR
Clôture de la Conférence 194

Comptes rendus analytiques des séances de la Première Commission

1re séance

Mardi 7 mars 1978, à 15 h 20

Adoption de l'ordre du jour 197
Election d'un vice-président et d'un rapporteur 197
Organisation des travaux 197
Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres disposi-

Pages

tions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention
Article premier 198

2e séance

Mercredi 8 mars 1978, à 10 h 15

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article premier *(suite)* 200

3e séance

Jeudi 9 mars 1978, à 10 h 15

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article premier *(suite)* 204

4e séance

Jeudi 9 mars 1978, à 15 h 5

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article premier *(suite)* 208

5e séance

Vendredi 10 mars 1978, à 10 h 20

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article premier *(suite)* 213
Article 2 216

6e séance

Vendredi 10 mars 1978, à 15 h 30

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 2 *(suite)* 218

Pages

7e séance

Lundi 13 mars 1978, à 10 h 15

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 3 224
Article 4 225

8e séance

Lundi 13 mars 1978, à 15 h 20

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article premier *(suite)* 228
Article 2 *(fin)* 228
Article 4 *(suite)* 230

9e séance

Mardi 14 mars 1978, à 10 h 20

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 4 *(fin)* 233
Questions principales sur les articles 5 et 6 soumises par le Président à l'examen de la Première Commission 237

10e séance

Mardi 14 mars 1978, à 15 h 5

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Questions principales sur les articles 5 et 6 soumises par le Président à l'examen de la Première Commission *(suite)* 238

11e séance

Mercredi 15 mars 1978, à 10 h 20

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'ap-

Pages

plication, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*

Questions principales sur les articles 5 et 6 soumises par le Président à l'examen de la Première Commission *(suite)* 245

12e séance

Mercredi 15 mars 1978, à 15 heures

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*

Questions principales sur les articles 5 et 6 soumises par le Président à l'examen de la Première Commission *(suite)* 252

13e séance

Mercredi 15 mars 1978, à 19 h 40

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*

Questions principales sur les articles 5 et 6 soumises par le Président à l'examen de la Première Commission *(fin)* 258

14e séance

Jeudi 16 mars 1978, à 10 h 25

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*

Article 7 264
Article 9 264

15e séance

Jeudi 16 mars 1978, à 15 h 5

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*

Article 9 *(suite)* 267
Article 10 270

Pages

16e séance

Jeudi 16 mars 1978, à 19 h 35

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*

Article 10 *(suite)* 272
Article 11 276

17e séance

Vendredi 17 mars 1978, à 10 h 40

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*

Article 11 *(suite)* 278
Article 10 *(fin)* 279
Article 12 280
Article 13 282

18e séance

Vendredi 17 mars 1978, à 15 h 15

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*

Article 13 *(suite)* 283

19e séance

Lundi 20 mars 1978, à 10 h 45

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*

Article 13 *(suite)* 288
Article 14 292

20e séance

Lundi 20 mars 1978, à 15 h 5

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*

Article 14 *(fin)* 293
Article 15 296

Pages

21e séance

Mardi 21 mars 1978, à 10 h 20

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 15 *(suite)* 299

22e séance

Mardi 21 mars 1978, à 15 h 5

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 15 *(fin)* 303
Article 16 306

23e séance

Mercredi 22 mars 1978, à 10 h 20

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 17 309
Article 18 314

24e séance

Mercredi 22 mars 1978, à 17 h 15

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 18 *(fin)* 315

25e séance

Jeudi 23 mars 1978, à 10 h 10

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 13 *(fin)* 318
Article 19 318

Pages

26e séance

Jeudi 23 mars 1978, à 17 h 40

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 19 *(suite)* 323
Article 20 325

27e séance

Vendredi 24 mars 1978, à 11 h 40

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 21 327

28e séance

Vendredi 24 mars 1978, à 18 h 10

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 21 *(suite)* 330

29e séance

Samedi 25 mars 1978, à 15 h 15

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 21 *(fin)* 335
Article 22 339

30e séance

Lundi 27 mars 1978, à 9 h 15

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 22 *(fin)* 341
Nouvel article 22 *bis* 342
Article 23 344
Article 24 346

Pages

31e séance

Lundi 27 mars 1978, à 16 heures

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 24 *(fin)* 346
Article 25 346
Article premier *(suite)* 347

32e séance

Lundi 27 mars 1978, à 20 h 45

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 11 *(fin)* 349
Article 19 *(suite)* 353

33e séance

Mardi 28 mars 1978, à 10 heures

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 19 *(suite)* 355
Nouvel article 22 *bis (fin)* 356
Article premier *(suite)* 357

34e séance

Mardi 28 mars 1978, à 14 h 25

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article premier *(fin)* 358
Titre de la Convention 359
Article 5 *(suite)*, article 6 *(suite)*, article 8 *(fin)* et article 26 359

35e séance

Mardi 28 mars 1978, à 17 h 15

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article 5 *(fin)* 364
Article 6 *(fin)* 368
Article 9 *(fin)* 369
Article 19 *(fin)* 369
Article 21 *(fin)* 370
Article [ ]. – Réserves 371
Article 6 *(fin)* 371

36e séance

Mercredi 29 mars 1978, à 10 h 15

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(suite)*
Article [ ]. – Réserves *(suite)* 372

37e séance

Mercredi 29 mars 1978, à 14 h 10

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention *(fin)*
Article [ ]. – Réserves *(fin)* 376
Article [ ]. – Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire 378
Conclusion des travaux de la Commission ... 381

Comptes rendus analytiques des séances de la Deuxième Commission

1re séance

Lundi 13 mars 1978, à 11 h 15

Adoption de l'ordre du jour 383
Election d'un vice-président et d'un rapporteur 383
Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves"
Article [1]. – Dépositaire 383
Article [2]. – Mesures d'application 384
Article [3]. – Date d'application 384
Article [4]. – Signature, ratification [acceptation, approbation], adhésion 384

Pages

2e séance

Mardi 14 mars 1978, à 10 h 15

Election d'un vice-président et d'un rapporteur *(fin)* 386
Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" *(suite)*
Article [1]. – Dépositaire *(fin)* 386
Article [2]. – Mesures d'application *(suite)* 387
Article [3]. – Date d'application *(fin)* 387
Article [4]. – Signature, ratification [acceptation, approbation], adhésion *(suite)* 387

3e séance

Mercredi 15 mars 1978, à 10 h 25

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" *(suite)*
Article [4]. – Signature, ratification [acceptation, approbation], adhésion *(fin)* 388

4e séance

Jeudi 16 mars 1978, à 10 h 20

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" *(suite)*
Article [6]. – Entrée en vigueur 391

5e séance

Vendredi 17 mars 1978, à 10 h 50

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" *(suite)*
Article [6]. – Entrée en vigueur *(suite)* 396

6e séance

Lundi 20 mars 1978, à 15 h 15

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" *(suite)*
Article [6]. – Entrée en vigueur *(suite)* .. 397, 398
Article [7]. – Transports intérieurs 397

Pages

7e séance

Mardi 21 mars 1978, à 15 h 15

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" *(suite)*
Article [6]. – Entrée en vigueur *(suite)* . 400, 401
Article [2]. – Mesures d'application *(fin)* .. 401
Article [9]. – Dénonciation 401
Article [8]. – Transports multimodaux 402
Formules sacramentelles finales 404

8e séance

Mercredi 22 mars 1978, à 10 h 40

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" *(suite)*
Article [6]. – Entrée en vigueur *(suite)* 404
Article [8]. – Transports multimodaux *(suite)* . 404

9e séance

Jeudi 23 mars 1978, à 10 h 25

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" *(suite)*
Article [8]. – Transports multimodaux *(suite)* . 407

10e séance

Vendredi 24 mars 1978, à 11 h 15

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" *(suite)*
Article [8]. – Transports multimodaux *(fin)* . 410

11e séance

Vendredi 24 mars 1978, à 17 h 50

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" *(fin)*
Article [6]. – Entrée en vigueur *(fin)* 413
Article [ ]. – Révision et amendements .. 415
Formules sacramentelles finales *(fin)* 419
Conclusion des travaux de la Commission ... 419

RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE PORTANT CONVOCATION DE LA CONFÉRENCE

31/100. Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer

L'Assemblée générale,

Rappelant sa résolution 2205 (XXI) du 17 décembre 1966, par laquelle elle a créé la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et défini son objet et son mandat,

Ayant examiné le chapitre IV du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session[1] qui contient un projet d'articles en vue d'une convention sur le transport de marchandises par mer,

Notant que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international a examiné et adopté le projet d'articles en prenant note des observations et commentaires présentés par les gouvernements, par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et par des organisations internationales,

Prenant note avec satisfaction des observations du Conseil du commerce et du développement de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement selon lesquelles la révision du droit du transport de marchandises par mer implique l'examen non seulement de ses aspects juridiques mais également de ses aspects économiques et relatifs au commerce maritime, lesquels doivent être dûment pris en considération à une conférence internationale de plénipotentiaires[2],

Convaincue que le commerce international est un facteur important pour la promotion de relations amicales entre les Etats et que l'adoption d'une convention sur le transport de marchandises par mer qui tiendrait compte des intérêts légitimes de tous les Etats, en particulier de ceux des pays en développement, qui éliminerait les incertitudes et les ambiguïtés qui existent dans des règles et pratiques concernant les connaissements et qui établirait une répartition équilibrée des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur contribuerait au développement harmonieux du commerce international,

1. *Exprime sa satisfaction* à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international pour l'œuvre utile qu'elle a accomplie en établissant un projet d'articles en vue d'une convention sur le transport de marchandises par mer;

2. *Décide* qu'une conférence internationale de plénipotentiaires sera convoquée en 1978 à New York, ou en tout autre lieu approprié pour lequel le Secrétaire général pourrait recevoir une invitation, pour examiner la question du transport de marchandises par mer et pour consacrer les résultats de ses travaux dans une convention internationale et dans tous autres instruments qu'elle jugera appropriés;

3. *Renvoie* à la conférence le projet de convention sur le transport de marchandises par mer approuvé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international ainsi que le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales que doit établir le Secrétaire général;

4. *Prie* le Secrétaire général:

a) De communiquer le projet de convention sur le transport de marchandises par mer[3], ainsi que le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales qui doit être établi par le Secrétaire général, aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour qu'ils présentent leurs observations et propositions;

b) De convoquer la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer à une date appropriée en 1978, en l'un des lieux visés au paragraphe 2 ci-dessus;

c) De prendre les dispositions voulues pour faire établir des comptes rendus analytiques des débats des séances plénières de la Conférence et des séances des comités pléniers que la Conférence pourra décider de constituer;

d) D'inviter tous les Etats à participer à la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer;

e) D'inviter des représentants des organisations qui ont reçu une invitation permanente de l'Assemblée générale à participer aux sessions et aux travaux de toutes les conférences internationales convoquées sous ses auspices, en qualité d'observateurs, conformément à la résolution 3237 (XXIX) de l'Assemblée, en date du 22 novembre 1974;

f) D'inviter les représentants des mouvements de libération nationale reconnus par l'Organisation de l'unité africaine dans sa région, en qualité d'observateurs, conformément à la résolution 3280 (XXIX) de l'Assemblée générale, en date du 10 décembre 1974;

g) D'inviter les institutions spécialisées, l'Agence internationale de l'énergie atomique ainsi que les organes de l'Organisation des Nations Unies et les organisations intergouvernementales régionales intéressées à se faire représenter à la Conférence par des observateurs;

h) D'appeler l'attention des Etats et des autres participants visés aux alinéas *d* à *g* ci-dessus sur l'opportunité

---

[1] *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente et unième session, Supplément n° 17.*

[2] TD/B/C.4/153, annexe I.

[3] *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente et unième session, Supplément n° 17*, chap. IV, sect. C.

de désigner pour les représenter des personnes spécialement compétentes dans le domaine qui sera examiné;

i) De présenter à la Conférence:

i) Toutes les observations et propositions reçues des gouvernements;

ii) Les documents de travail et les documents de base qui pourront être reçus de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et d'autres organisations internationales intéressées, prenant en considération les aspects juridiques, économiques et relatifs au commerce maritime du projet de convention;

iii) Le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales, ainsi que toute documentation et toutes recommandations pertinentes ayant trait aux méthodes de travail et à la procédure;

j) De veiller à ce que toute la documentation pertinente destinée à la Conférence soit distribuée à tous les participants à la Conférence le plus tôt possible;

k) De prendre des dispositions en vue de fournir le personnel et les facilités nécessaires à la Conférence, en gardant présent à l'esprit le fait que les aspects juridiques, économiques et relatifs au commerce maritime des transports de marchandises par mer doivent être dûment examinés à la Conférence.

99e séance plénière
15 décembre 1976

BUREAU DE LA CONFÉRENCE ET DE SES COMMISSIONS

Président de la Conférence

M. Rolf Herber (République fédérale d'Allemagne).

Vice-Présidents de la Conférence

Les représentants des Etats suivants : Algérie, Argentine, Australie, Belgique, Canada, Cuba, Danemark, Equateur, Grèce, Indonésie, Iraq, Italie, Nigéria, Ouganda, Pakistan, Philippines, Pologne, République démocratique allemande, Sénégal, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques et Venezuela.

Première Commission

Président : M. M. Chafik (Egypte).
Vice-Président : M. S. Suchorzewski (Pologne).
Rapporteur : M. D. M. Low (Canada).

Deuxième Commission

Président : M. D. Popov (Bulgarie).
Vice-Président : M. Th. J. A. M. de Bruijn (Pays-Bas).
Rapporteur : M. N. Gueiros (Brésil).

Comité de rédaction

Président : M. R. K. Dixit (Inde).
Membres : Argentine, Autriche, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, France, Hongrie, Inde, Iraq, Japon, Kenya, Norvège, Pérou, République démocratique allemande, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone, Singapour et Union des Républiques socialistes soviétiques.

Commission de vérification des pouvoirs

Présidente : Mme H. Haji Yusof (Malaisie).
Membres : Bangladesh, Canada, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, Madagascar, Malaisie, Nigéria, République arabe syrienne et Tchécoslovaquie.

SECRÉTARIAT DE LA CONFÉRENCE

M. Erik Suy, secrétaire général adjoint, conseiller juridique des Nations Unies (Représentant du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du 6 au 11 mars 1978).

M. Blaine Sloan, directeur de la Division des questions juridiques générales, Cabinet du conseiller juridique (Représentant du Secrétaire général du 13 au 31 mars 1978).

M. Willem C. Vis, chef du Service du droit commercial international, Cabinet du conseiller juridique (Secrétaire exécutif de la Conférence; Secrétaire du Bureau et du Comité de rédaction).

M. Sinha Basnayake, administrateur juridique, Service du droit commercial international (Secrétaire de la Première Commission).

M. John P. Dietz, administrateur juridique, Service du droit commercial international (Secrétaire de la Deuxième Commission).

M. Agwu Okali, administrateur juridique, Service du droit commercial international (Secrétaire adjoint de la Première Commission).

M. Gerold Herrmann, administrateur juridique, Service du droit commercial international (Secrétaire adjoint de la Deuxième Commission).

M. Miroslav Kotora, administrateur juridique, Service du droit commercial international (Secrétaire adjoint du Comité de rédaction).

M. Zeno Marcella, administrateur juridique, Service des questions juridiques générales (Secrétaire de la Commission de vérification des pouvoirs).

M. Anthony J. Miller, administrateur juridique, Service du droit commercial international (Secrétaire adjoint de la Commission de vérification des pouvoirs).

ORDRE DU JOUR[1]

1. Ouverture de la Conférence.
2. Election du Président.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Adoption du règlement intérieur.
5. Election des Vice-Présidents de la Conférence et des Présidents de chacune des grandes commissions.
6. Pouvoirs des représentants à la Conférence :
   a) Nomination d'une commission de vérification des pouvoirs;
   b) Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs.
7. Nomination des membres du Comité de rédaction.
8. Organisation des travaux.
9. Examen de la question du transport de marchandises par mer conformément à la résolution 31/100 de l'Assemblée générale, en date du 15 décembre 1976.
10. Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, ainsi que de l'Acte final de la Conférence.
11. Signature de l'Acte final et de la Convention et autres instruments.
12. Clôture de la Conférence.

[1] Adopté par la Conférence à sa 2e séance plénière.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR[1]

CHAPITRE PREMIER

Représentation et pouvoirs

Composition des délégations

Article premier

La délégation de chaque Etat participant à la Conférence comprend un chef de délégation ainsi que les représentants accrédités, les représentants suppléants et les conseillers qu'elle juge nécessaires.

Suppléants et conseillers

Article 2

Un représentant suppléant ou un conseiller peut agir en qualité de représentant sur désignation du chef de la délégation intéressée.

Présentation des pouvoirs

Article 3

Les pouvoirs des représentants et les noms des suppléants et des conseillers sont communiqués au Secrétaire exécutif de la Conférence, si possible 24 heures au plus tard après l'ouverture de la Conférence. Toute modification ultérieure de la composition des délégations est également communiquée au Secrétaire exécutif. Les pouvoirs doivent émaner soit du chef de l'Etat ou du chef du gouvernement, soit du Ministre des affaires étrangères.

Commission de vérification des pouvoirs

Article 4

Une commission de vérification des pouvoirs est nommée au début de la Conférence. Elle comprend neuf membres, nommés par la Conférence sur proposition du Président. Elle examine les pouvoirs des représentants et fait immédiatement rapport à la Conférence.

Participation provisoire à la Conférence

Article 5

En attendant que la Conférence statue sur leurs pouvoirs, les représentants ont le droit de participer provisoirement à la Conférence.

CHAPITRE II

Membres des bureaux

Elections

Article 6

La Conférence élit un président et 22 vice-présidents, ainsi qu'un président pour chacune des deux grandes commissions prévues à l'article 43. Les 25 représentants ainsi élus constituent le Bureau. Les élections sont faites de manière à assurer à celui-ci un caractère représentatif. La Conférence peut aussi procéder de la même façon aux autres élections qu'elle juge nécessaires pour l'accomplissement de sa tâche.

Président par intérim

Article 7

1. Si le Président estime nécessaire de s'absenter pendant une séance ou une partie de séance, il désigne un vice-président pour le remplacer.

2. Un vice-président agissant en qualité de président a les mêmes pouvoirs et les mêmes devoirs que le Président.

Remplacement du Président

Article 8

Si le Président se trouve dans l'impossibilité de s'acquitter de ses fonctions, un nouveau président est élu.

Le Président ne prend pas part aux votes

Article 9

Le Président, ou un vice-président agissant en qualité de président, ne prend pas part aux votes de la Conférence, mais désigne un autre membre de sa délégation pour voter à sa place.

CHAPITRE III

Bureau

Président

Article 10

Le Président de la Conférence ou, en son absence, l'un des vice-présidents désigné par lui, préside le Bureau.

Remplaçants

Article 11

Si le Président ou un vice-président de la Conférence estime nécessaire de s'absenter pendant une séance du Bureau, il peut désigner un membre de sa délégation pour siéger et voter à sa place au Bureau. Lorsqu'il s'absente, le Président de l'une des grandes commissions désigne, comme remplaçant, le Vice-Président de cette commission. Lorsqu'il participe à une réunion du Bureau, le Vice-Président d'une grande commission n'a pas le droit de vote s'il appartient à la même délégation qu'un autre membre du Bureau.

Fonctions

Article 12

Le Bureau assiste le Président dans la conduite générale des travaux de la Conférence et il en assure la coordination sous réserve des décisions de la Conférence.

[1] Adopté par la Conférence à sa 2e séance plénière et distribué sous la cote A/CONF.89/3/Rev.1. Ce texte est le même que celui du règlement provisoire (A/CONF.89/3), à l'exception de quelques modifications adoptées à la 5e séance plénière.

Chapitre IV

Secrétariat

Fonctions du Secrétaire général

Article 13

1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le secrétaire général de la Conférence. Le Secrétaire général ou son représentant agit en cette qualité à toutes les réunions de la Conférence.

2. Le Secrétaire général nomme un secrétaire exécutif de la Conférence, et il fournit et dirige le personnel nécessaire à la Conférence.

Fonctions du Secrétariat

Article 14

Conformément au présent règlement, le Secrétariat de la Conférence :

a) Assure l'interprétation des discours prononcés au cours des séances;

b) Reçoit, traduit, reproduit et distribue les documents de la Conférence;

c) Publie et distribue les documents officiels de la Conférence;

d) Rédige et distribue les comptes rendus des séances publiques;

e) Etablit des enregistrements sonores des séances et prend des dispositions en vue de leur conservation;

f) Prend des dispositions concernant la garde et la conservation des documents de la Conférence dans les archives de l'Organisation des Nations Unies;

g) D'une manière générale, exécute toutes autres tâches que la Conférence peut lui confier.

Exposés du Secrétariat

Article 15

Le Secrétaire général, ou tout membre du Secrétariat désigné à cette fin, peut à tout moment présenter, oralement ou par écrit, des exposés sur toute question soumise à l'examen de la Conférence.

Chapitre V

Conduite des débats

Quorum

Article 16

Le Président peut déclarer la séance ouverte et permettre le déroulement du débat lorsqu'un tiers au moins des représentants des Etats participant à la Conférence sont présents. La présence de représentants de la majorité desdits Etats participants est requise pour la prise de toute décision.

Pouvoirs généraux du Président

Article 17

1. Outre l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu d'autres dispositions du présent règlement, le Président préside les séances plénières de la Conférence, prononce l'ouverture et la clôture de chaque séance, dirige les débats, assure l'application du présent règlement, donne la parole, met les questions aux voix et proclame les décisions. Le Président statue sur les motions d'ordre et, sous réserve des dispositions du présent règlement, règle entièrement les débats et y assure le maintien de l'ordre. Le Président peut proposer à la Conférence la clôture de la liste des orateurs, la limitation du temps de parole, la limitation du nombre d'interventions de chaque représentant sur une question, l'ajournement ou la clôture du débat et la suspension ou l'ajournement d'une séance.

2. Le Président, dans l'exercice de ses fonctions, demeure sous l'autorité de la Conférence.

Discours

Article 18

1. Nul ne peut prendre la parole à la Conférence sans avoir, au préalable, obtenu l'autorisation du Président. Sous réserve des dispositions des articles 19, 20 et 23 à 25, le Président donne la parole aux orateurs dans l'ordre où ils l'ont demandée. Le Secrétariat est chargé de dresser une liste de ces orateurs. Le Président peut rappeler à l'ordre un orateur dont les remarques n'ont pas trait au sujet en discussion.

2. La Conférence peut limiter le temps de parole de chaque orateur et le nombre des interventions de chaque représentant sur une même question. Avant qu'une décision n'intervienne, deux représentants peuvent prendre la parole en faveur d'une proposition tendant à fixer de telles limites, et deux contre. Lorsque les débats sont limités et qu'un orateur dépasse le temps qui lui est alloué, le Président le rappelle immédiatement à l'ordre.

Tour de priorité

Article 19

Le Président ou un autre représentant d'un organe subsidiaire peuvent bénéficier d'un tour de priorité pour expliquer les conclusions dudit organe.

Motions d'ordre

Article 20

Au cours de la discussion d'une question, un représentant peut à tout moment présenter une motion d'ordre, sur laquelle le Président prend immédiatement une décision conformément au présent règlement. Tout représentant peut en appeler de la décision du Président. L'appel est immédiatement mis aux voix et, si elle n'est pas annulée par la majorité des représentants présents et votants, la décision du Président est maintenue. Un représentant qui présente une motion d'ordre ne peut, dans son intervention, traiter du fond de la question en discussion.

Clôture de la liste des orateurs

Article 21

Au cours d'un débat, le Président peut donner lecture de la liste des orateurs et, avec l'assentiment de la Conférence, déclarer cette liste close.

Droit de réponse

Article 22

Le droit de réponse est accordé par le Président à tout représentant d'un Etat participant à la Conférence qui le demande. Tout autre représentant peut se voir accorder la possibilité de répondre. Ces réponses doivent être aussi brèves que possible.

Ajournement du débat

Article 23

Au cours de la discussion d'une question, un représentant peut demander l'ajournement du débat sur la question en discussion. Outre l'auteur de la motion, deux orateurs peuvent prendre la parole en faveur de l'ajournement, et deux contre, après quoi la motion est mise aux voix immédiatement.

Clôture du débat

Article 24

A tout moment, un représentant peut demander la clôture du débat sur la question en discussion, même si d'autres représentants ont manifesté le désir de prendre la parole. L'autorisation de prendre la parole au sujet de la clôture du débat n'est accordée qu'à deux orateurs opposés à la clôture, après quoi la motion est mise aux voix immédiatement.

Suspension ou ajournement de la séance

Article 25

Au cours de la discussion d'une question, un représentant peut demander la suspension ou l'ajournement de la séance. Les motions en ce sens ne sont pas discutées, mais sont mises aux voix immédiatement.

Ordre des motions

Article 26

Sous réserve des dispositions de l'article 20, les motions suivantes ont priorité, dans l'ordre indiqué ci-après, sur toutes les propositions ou autres motions présentées :

a) Suspension de la séance;

b) Ajournement de la séance;

c) Ajournement du débat;

d) Clôture du débat.

Propositions

Article 27

1. Les propositions de base à examiner par la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer sont les suivantes :

a) Projet d'articles en vue de l'élaboration d'une convention sur le transport de marchandises par mer, tel qu'il a été approuvé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et reproduit dans le rapport de la Commission sur les travaux de sa neuvième session[2];

b) Projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales, établi par le Secrétaire général[3].

2. Toute autre proposition présentée à la Conférence conformément à l'article 28.

Autres propositions et amendements

Article 28

Les autres propositions sont normalement présentées par écrit au Secrétaire exécutif de la Conférence qui en assure la distribution à toutes les délégations. En règle générale, aucune proposition n'est discutée ni mise aux voix à une séance quelconque de la Conférence si le texte n'en a pas été distribué à toutes les délégations au plus tard la veille de la séance. Le Président peut cependant autoriser la discussion et l'examen d'amendements même si ces amendements n'ont pas été distribués ou ne l'ont été que le jour même.

Décisions sur la compétence

Article 29

Sous réserve des dispositions de l'article 20, toute motion tendant à ce qu'il soit statué sur la compétence de la Conférence à examiner une question quelconque ou à adopter une proposition ou un amendement qui lui est soumis est mise aux voix avant l'examen de la question ou le vote sur la proposition ou l'amendement en cause.

Retrait d'une proposition ou d'une motion

Article 30

Une proposition ou une motion qui n'a pas encore été mise aux voix peut, à tout moment, être retirée par son auteur, à condition qu'elle n'ait pas été modifiée. Une proposition ou une motion qui est ainsi retirée peut être présentée à nouveau par tout représentant.

Nouvel examen des propositions

Article 31

Lorsqu'une proposition est adoptée ou rejetée, elle ne peut être examinée à nouveau sauf décision contraire de la Conférence, prise à la majorité des deux tiers des représentants présents et votants. L'autorisation de prendre la parole à l'occasion de la motion tendant à un nouvel examen n'est accordée qu'à deux orateurs opposés à la motion, après quoi elle est mise aux voix immédiatement.

[2] Voir document A/CONF.89/5 ci-dessous.
[3] Voir documents A/CONF.89/6 et Add. 1 et 2 ci-dessous.

CHAPITRE VI

Vote

Droit de vote

Article 32

Chaque Etat représenté à la Conférence dispose d'une voix.

Majorité requise

Article 33

1. Les décisions de la Conférence sur toutes les questions de fond sont prises à la majorité des deux tiers des représentants présents et votants.

2. Les décisions de la Conférence sur toutes les questions de procédure sont prises à la majorité des représentants présents et votants.

3. Le cas échéant, le Président statue sur le point de savoir s'il s'agit d'une question de procédure ou d'une question de fond. Si un représentant en appelle à cette décision, l'appel est immédiatement mis aux voix et, si elle n'est pas annulée par la majorité des représentants présents et votants, la décision du Président est maintenue.

4. Aux fins du présent règlement, l'expression "représentants présents et votants" s'entend des représentants présents et votant pour ou contre. Les représentants qui s'abstiennent de voter sont considérés comme non votants.

5. En cas de partage égal des voix au sujet d'une décision requérant l'assentiment de la majorité des représentants présents et votants, la proposition ou la motion est considérée comme rejetée.

Mode de votation

Article 34

La Conférence vote normalement à main levée ou par assis et levé, mais tout représentant peut demander le vote par appel nominal. L'appel est fait dans l'ordre alphabétique anglais des noms des Etats participant à la Conférence, en commençant par la délégation dont le nom est tiré au sort par le Président.

Règles à observer pendant le vote

Article 35

Lorsque le Président a annoncé que le vote commence, aucun représentant ne peut intervenir avant que le résultat du vote ait été annoncé, sauf pour présenter une motion d'ordre ayant trait à la manière dont s'effectue le vote.

Explications de vote

Article 36

Les représentants peuvent faire de brèves déclarations, à seule fin d'expliquer leur vote, avant le début du vote ou une fois le vote terminé. Le représentant d'un Etat qui est l'auteur d'une proposition ou d'une motion ne peut pas expliquer son vote sur cette proposition ou cette motion, sauf si elle a été modifiée.

Division des propositions

Article 37

Tout représentant peut demander que des parties d'une proposition soient mises aux voix séparément. S'il est fait objection à la demande de division, la motion de division est mise aux voix. Si la motion de division est acceptée, les parties de la proposition qui sont adoptées par la suite sont mises aux voix en bloc. Si toutes les parties du dispositif d'une proposition ont été rejetées, la proposition est considérée comme rejetée dans son ensemble.

Amendements

Article 38

Un amendement est une proposition qui comporte simplement une addition ou une suppression intéressant une autre proposition, ou une modification portant sur une partie de ladite proposition. Sauf indication contraire, le présent règlement, le terme "proposition" s'entend également des amendements.

Vote sur les amendements

Article 39

Lorsqu'une proposition fait l'objet d'un amendement, l'amendement est mis aux voix en premier lieu. Si une proposition fait l'objet de deux ou plusieurs amendements, la Conférence vote d'abord sur celui qui s'éloigne le plus, quant au fond, de la proposition primitive; elle vote ensuite sur l'amendement qui, après celui-ci, s'éloigne le plus de ladite proposition, et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les amendements aient été mis aux voix. Toutefois, lorsque l'adoption d'un amendement implique nécessairement le rejet d'un autre amendement, ce dernier n'est pas mis aux voix. Si un ou plusieurs amendements sont adoptés, on vote ensuite sur la proposition modifiée.

Vote sur les propositions

Article 40

Si la même question fait l'objet de deux ou plusieurs propositions, la Conférence, à moins qu'elle n'en décide autrement, vote sur ces propositions selon l'ordre dans lequel elles ont été présentées. La Conférence peut, après chaque vote sur une proposition, décider si elle votera ou non sur la proposition suivante.

Elections

Article 41

Toutes les élections ont lieu au scrutin secret à moins que la Conférence n'en décide autrement dans le cas d'une élection où le nombre des candidats n'excède pas celui des sièges à pourvoir.

Article 42

1. Quand un ou plusieurs sièges doivent être pourvus par voie d'élection en même temps et dans les mêmes conditions, les candidats, dont le nombre ne doit pas excéder celui des sièges à pourvoir et qui, au premier tour, obtiennent la majorité des suffrages exprimés et le plus grand nombre de suffrages, sont élus.

2. Si le nombre de candidats obtenant cette majorité est inférieur au nombre des sièges à pourvoir, il est procédé à d'autres tours de scrutin afin de pourvoir les sièges encore vacants.

CHAPITRE VII

Organes subsidiaires

Grandes commissions, sous-commissions et groupes de travail

Article 43

1. La Conférence constitue deux grandes commissions (la "Première Commission" et la "Deuxième Commission") qui peuvent l'une et l'autre constituer des sous-commissions ou des groupes de travail.

2. La Conférence détermine les questions devant être examinées par chacune des grandes commissions. Le Bureau, sur la demande du Président d'une grande commission, peut modifier la répartition des travaux entre les grandes commissions.

Comité de rédaction

Article 44

1. La Conférence constitue un comité de rédaction composé de 18 membres nommés par la Conférence sur proposition du Bureau. Le rapporteur de chacune des grandes commissions peut participer ès qualités, sans droit de vote, aux travaux du Comité de rédaction.

2. Le Comité de rédaction rédige des projets et donne des avis sur des points de rédaction quand il en est prié par la Conférence ou par une grande commission. Il coordonne et revoit la rédaction de tous les textes adoptés et fait rapport selon le cas à la Conférence ou à la grande commission intéressée.

Membres des bureaux

Article 45

1. Le Bureau de chacune des grandes commissions se compose d'un président, d'un vice-président et d'un rapporteur. Celui des autres organes subsidiaires se compose d'un président et des autres membres jugés nécessaires.

2. Sauf dans les cas prévus aux articles 6 et 10, chaque commission, sous-commission et groupe de travail élit son propre bureau.

Règles applicables

Article 46

Les règles énoncées aux chapitres II, IV, V et VI ci-dessus s'appliquent, *mutatis mutandis*, aux débats des organes subsidiaires si ce n'est que :

a) Les présidents du Bureau, du Comité de rédaction et de la Commission de vérification des pouvoirs ainsi que les présidents des sous-commissions et des groupes de travail ont le droit de voter;

b) Le Président d'une grande commission peut déclarer la séance ouverte et permettre le déroulement du débat lorsqu'un quart au moins des représentants des Etats participant à la Conférence sont présents. La présence de représentants de la majorité desdits Etats participants est requise pour la prise de toute décision;

c) Le quorum est constitué par la majorité des représentants au Bureau, au Comité de rédaction ou à la Commission de vérification des pouvoirs, ou à toute sous-commission ou tout groupe de travail;

d) Les décisions des organes subsidiaires sont prises à la majorité des représentants présents et votants, si ce n'est que dans le cas d'une motion tendant au nouvel examen d'une proposition, la majorité requise est celle que prescrit l'article 31.

CHAPITRE VIII

Langues et comptes rendus

Langues de la Conférence

Article 47

L'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe sont les langues de la Conférence.

Interprétation

Article 48

1. Les discours prononcés dans une langue de la Conférence sont interprétés dans les autres langues de la Conférence.

2. Un représentant peut prendre la parole dans une langue autre qu'une langue de la Conférence. Dans ce cas, il assure l'interprétation dans l'une des langues de la Conférence et les interprètes du Secrétariat peuvent prendre pour base de leurs interprétations dans les autres langues de la Conférence celle qui aura été faite dans la première langue de la Conférence utilisée.

Comptes rendus et enregistrements sonores des séances

Article 49

1. Il est établi des comptes rendus analytiques des séances plénières de la Conférence et des séances des grandes commissions dans les langues de la Conférence. En règle générale, ces comptes rendus sont, aussitôt que possible, distribués simultanément dans toutes les langues de la Conférence à tous les représentants, qui informent le Secrétariat, dans un délai de cinq jours ouvrables à compter du jour de la distribution du compte rendu, de toute rectification qu'ils désirent y voir apporter.

2. Le Secrétariat établit des enregistrements sonores des séances de la Conférence et des grandes commissions. Il est également établi des enregistrements sonores des débats des autres organes subsidiaires lorsque l'organe intéressé en décide ainsi.

Langues des documents officiels

Article 50

Les documents officiels sont publiés dans les langues de la Conférence.

Chapitre IX

Séances publiques et privées

Séances plénières et séances des grandes commissions

Article 51

Les séances plénières de la Conférence et les séances des grandes commissions sont publiques, à moins que l'organe intéressé n'en décide autrement.

Séances des organes subsidiaires

Article 52

En règle générale, les séances des organes subsidiaires sont privées.

Chapitre X

Autres participants et observateurs

Représentants du Conseil des Nations Unies pour la Namibie

Article 53

Les représentants désignés par le Conseil des Nations Unies pour la Namibie peuvent participer aux délibérations de la Conférence, de ses grandes commissions et, le cas échéant, des autres organes subsidiaires. Ils ont le droit de présenter des propositions.

Représentants d'organisations qui ont été invités à titre permanent par l'Assemblée générale à participer en qualité d'observateurs aux sessions et aux travaux de toutes les conférences internationales convoquées sous les auspices de l'Assemblée générale

Article 54

Les représentants désignés par les organisations qui ont été invitées à titre permanent par l'Assemblée générale à participer aux sessions et aux travaux de toutes les conférences internationales convoquées sous les auspices de l'Assemblée générale peuvent participer en qualité d'observateurs, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence, de ses grandes commissions, le cas échéant, des autres organes subsidiaires.

Représentants de mouvements de libération nationale

Article 55

Les représentants désignés par les mouvements de libération nationale invités à la Conférence peuvent participer en qualité d'observateurs, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence, de ses grandes commissions et, le cas échéant, des autres organes subsidiaires.

Représentants d'organes et institutions des Nations Unies

Article 56

Les représentants désignés par les organes des Nations Unies, les institutions spécialisées et l'Agence internationale de l'énergie atomique peuvent participer en qualité d'observateurs, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence, de ses grandes commissions et, le cas échéant, des autres organes subsidiaires.

Observateurs d'autres organisations intergouvernementales

Article 57

Les observateurs désignés par les autres organisations intergouvernementales invitées à la Conférence peuvent participer, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence, de ses grandes commissions et, le cas échéant, des autres organes subsidiaires.

Observateurs d'organisations non gouvernementales

Article 58

1. Les observateurs désignés par les organisations non gouvernementales invitées à la Conférence peuvent assister aux séances publiques de la Conférence et de ses grandes commissions et, le cas échéant, des autres organes subsidiaires.

2. Sur l'invitation du président de l'organe intéressé et sous réserve de l'approbation de cet organe, ces observateurs peuvent faire des exposés oraux sur les questions qui sont de leur compétence particulière.

Exposés écrits

Article 59

Les exposés écrits relatifs aux travaux de la Conférence présentés par les représentants ou observateurs désignés visés aux articles 53 à 58 sont distribués par le Secrétariat à toutes les délégations dans les quantités et dans les langues dans lesquelles ils ont été fournis, étant entendu que tout exposé présenté au nom d'une organisation non gouvernementale doit porter sur une question qui est de sa compétence particulière et se rapporter aux travaux de la Conférence.

Chapitre XI

Amendement ou suspension d'articles du règlement intérieur

Modalités d'amendement

Article 60

Le présent règlement intérieur peut être amendé par décision de la Conférence prise à la majorité des deux tiers des représentants présents et votants, sur la recommandation du Bureau.

Modalités de suspension

Article 61

La Conférence peut décider de suspendre l'application du présent règlement à condition que la proposition de suspension ait été présentée 24 heures à l'avance, cette condition pouvant être écartée si aucun représentant ne s'y oppose; les organes subsidiaires peuvent, si tous les représentants y consentent, suspendre l'application des articles du règlement intérieur qui les concernent. Une telle suspension ne doit avoir lieu que dans un but exprès et déclaré et doit être limitée à la durée nécessaire pour atteindre ce but.

RÉPERTOIRE DES DOCUMENTS DE LA CONFÉRENCE

Cote des documents	*Titre*	*Observations*	*Pages*
	Documents des séances plénières de la Conférence		
A/CONF.89/1	Texte de la résolution 31/100 de l'Assemblée générale, en date du 15 décembre 1976, relative à la convocation de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer		xi
A/CONF.89/2	Ordre du jour provisoire	Adopté sans modifications à la 2e séance plénière de la Conférence.	xv
A/CONF.89/3	Règlement intérieur provisoire	Adopté à la 2e séance plénière de la Conférence et publié de nouveau en tant que document A/CONF.89/3/Rev.1.	
A/CONF.89/3/Rev. 1	Règlement	Texte identique à celui du règlement adopté à la 2e séance plénière de la Conférence à l'exception de quelques modifications adoptées à la 5e séance.	xvi
A/CONF.89/4	Méthodes de travail et procédures de la Conférence : mémorandum du Secrétaire général	Miméographié.	
A/CONF.89/5	Texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer tel qu'il a été approuvé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international		4
A/CONF.89/6 et Add. 1 et 2	Texte des dispositions du projet de convention sur le transport de marchandises par mer concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général		11
A/CONF.89/7 et Add.1	Observations et propositions des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer et le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général	*Idem.*	
A/CONF.89/8	Analyse des observations et propositions des gouvernements et des organisations internationales sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer et le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général		36
A/CONF.89/9	Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs		3
A/CONF.89/10	Rapport de la Première Commission		69
A/CONF.89/11	Rapport de la Deuxième Commission		125
A/CONF.89/12 et Add. 1 à 6	Projets de disposition de la Convention sur le transport de marchandises par mer approuvés par le Comité de rédaction		135
A/CONF.89/13	Acte final de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer		147
A/CONF.89/14	Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer : documents de la Conférence et comptes rendus analytiques des séances plénières et des séances des commissions principales	Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.80.VIII. 1.	
A/CONF.89/L.1	Projet d'acte final de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer présenté par le Secrétaire général	Adopté avec quelques modifications apportées à la 9e séance plénière de la Conférence et publié de nouveau en tant que document A/CONF.89/13.	

Cote des documents	Titre	Observations	Pages
A/CONF.89/L.1/Add.1	Australie, Brésil, Bulgarie, Egypte, Etats-Unis d'Amérique, Ghana, Inde, Japon, Mexique, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour et Union des Républiques socialistes soviétiques : projet de résolution	Adopté sans modifications et publié de nouveau comme annexe III du document A/CONF. 89/13.	
A/CONF.89/L.2	Bangladesh, Inde, Kenya, Maurice, Ouganda, Pakistan, République arabe syrienne et République-Unie de Tanzanie : proposition de nouveaux articles		144
A/CONF.89/L.3	Australie et Hongrie : amendement au paragraphe 8 de l'article 5		145
A/CONF.89/L.4	Maurice, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques : amendement à l'article 15		145
A/CONF.89/L.5	Malaisie et Singapour : amendement au paragraphe 7 de l'article premier		145
A/CONF.89/L.6	Allemagne, République fédérale d', Australie, Ghana, Nigéria, Norvège, Ouganda, Singapour et Suède : amendement au paragraphe 4 de l'article [révision des montants de limitation]		146
A/CONF.89/L.7	Australie, Brésil, Bulgarie, France, Ghana et Italie : proposition d'addition d'un nouveau paragraphe à l'article Y		146
A/CONF.89/L.8	Secrétaire général : proposition de préambule		146
A/CONF.89/L.9	Allemagne, République fédérale d', et Australie : amendement à l'article 32		146
A/CONF.89/SR.1 à 10	Comptes rendus analytiques des séances plénières de la Conférence		159
	Documents de la Première Commission		
A/CONF.89/C.1/L.1 à L.214	Propositions, amendements et observations présentés à la Première Commission	Les propositions et amendements sont reproduits dans le document A/CONF.89/10 avec l'article auquel ils se rapportent. Les 8 documents indiqués ci-après avec les explications et notes explicatives présentées à la Commission, qui ne contiennent ni les propositions ni les amendements, ont été ajoutés en annexe à ce document.	
A/CONF.89/C.1/L.47	Etats-Unis d'Amérique : note sur l'article 6 et sur une variante de l'article 6		116
A/CONF.89/C.1/L.109	Déclaration faite par M. Stephen A. Sitard, conseiller principal du Fonds monétaire international sur l'unité de compte à l'article 6		118
A/CONF.89/C.1/L.131	Etats-Unis d'Amérique : note concernant les effets de l'inflation sur les limites de responsabilités des Règles de Visby		119
A/CONF.89/C.1/L.132	Questions principales sur les articles 5 et 6 soumises par le Président à l'examen de la Première Commission		121
A/CONF.89/C.1/L.133	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : note sur l'article 5		121
A/CONF.89/C.1/L.134	Argentine : autre question fondamentale sur les articles 5 et 6 soumise à l'examen de la Première Commission		122
A/CONF.89/C.1/L.139	Japon : note explicative sur l'amendement à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15 qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.24		122
A/CONF.89/C.1/L.167 (en anglais seulement)	Note by the IMCO Secretariat on the carriage of goods by sea		123
A/CONF.89/C.1/SR. 1 à 37	Comptes rendus analytiques des séances de la Première Commission		197

Cote des documents	Titre	Observations	Pages
	Documents de la Deuxième Commission		
A/CONF.89/C.2/ L.1 à L.27	Propositions et amendements présentés à la Deuxième Commission	Reproduits dans le document A/ CONF.89/11 avec l'article auquel ils se rapportent.	
A/CONF.89/C.2/ SR.1 à 11	Comptes rendus analytiques des séances de la Deuxième Commission		383
	Documents de la Commission de vérification des pouvoirs		
A/CONF.89/CR.C/L.1	Ordre du jour provisoire	Miméographié.	
	Documents du Comité de rédaction		
A/CONF.89/DC/L.1	Ordre du jour provisoire	*Idem.*	
A/CONF.89/DC/L.2 et Add.1 à 17	Notes du Secrétariat remises au Comité de rédaction sur les décisions de la Première Commission	*Idem.*	
A/CONF.89/DC/L.3 et Add.1 et 2	Notes du Secrétariat remises au Comité de rédaction sur les décisions de la Deuxième Commission	*Idem.*	
	Documents divers		
A/CONF.89/ MISC. 1 et 2	Liste des participants	*Idem.*	

Première partie

DOCUMENTS DE LA CONFÉRENCE

PROPOSITIONS, RAPPORTS ET AUTRES DOCUMENTS

A. – RAPPORT DE LA COMMISSION DE VÉRIFICATION DES POUVOIRS

Document A/CONF. 89/9

[*Original : anglais*]
[*25 mars 1978*]

1. A sa 5e séance plénière, le 10 mars 1978, la Conférence a créé, conformément à l'article 4 de son règlement intérieur, une commission de vérification des pouvoirs composée des Etats ci-après : Bangladesh, Canada, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, Madagascar, Malaisie, Nigéria, République arabe syrienne et Tchécoslovaquie.

2. La Commission de vérification des pouvoirs a tenu une séance le 24 mars 1978. Mme Heliliah Haji Yusof (Malaisie) a été élue présidente à l'unanimité.

3. La Commission a noté, d'après un mémoire qui lui a été communiqué par le représentant du Secrétaire général à la Conférence, que, au 24 mars 1978 :

a) Soixante-seize Etats participaient à la Conférence et un Etat avait envoyé un observateur;

b) Des pouvoirs émanant soit du chef de l'Etat ou du chef du gouvernement, soit du ministre des affaires étrangères avaient été communiqués, conformément à l'article 3 du règlement intérieur de la Conférence, par 62 Etats participant à la Conférence;

c) Les pouvoirs des représentants de quatre Etats avaient été communiqués au Secrétaire exécutif de la Conférence par des télégrammes émanant de leurs ministres des affaires étrangères respectifs;

d) Les noms des représentants de six Etats avaient été communiqués par des lettres ou des notes verbales émanant soit des représentants permanents ou des missions permanentes des pays intéressés à New York, soit de leurs ambassades à Bonn ou de leurs consulats à Hambourg;

e) Le représentant d'un Etat avait été désigné par un ministère autre que le ministère des affaires étrangères;

f) Dans le cas de trois Etats participant à la Conférence, aucune communication n'avait été reçue concernant la désignation de leurs représentants, mais le Secrétaire exécutif de la Conférence avait été informé que les pouvoirs en bonne et due forme de ces représentants avaient été envoyés.

4. Se référant à l'article 3 du règlement intérieur, un représentant a insisté sur le fait que les pouvoirs devaient être présentés le plus tôt possible après l'ouverture de la Conférence. En réponse à une question d'un autre représentant au sujet de la communication mentionnée à l'alinéa *e* du paragraphe 3 ci-dessus, le représentant du Secrétaire général a déclaré que, si la pratique était d'appliquer l'article 3 strictement, il y avait eu des cas où les pouvoirs émanant d'un ministère autre que le ministère des affaires étrangères de la compétence duquel relevait le sujet de la Conférence avaient été acceptés à titre provisoire.

5. La Commission a noté que les pouvoirs émis par 19 gouvernements donnaient pleins pouvoirs à leurs représentants pour signer toute convention qui pourrait être adoptée par la Conférence. La Commission a estimé souhaitable d'appeler l'attention de la Conférence sur le fait que si des pouvoirs spéciaux ne sont pas nécessaires pour signer l'Acte final de la Conférence, ceux des représentants qui se proposent de signer une convention à l'issue de la Conférence devraient être en possession de pleins pouvoirs appropriés à cet effet.

6. Sur la proposition de la Présidente, la Commission a décidé d'accepter les pouvoirs des 62 Etats visés à l'alinéa *b* du paragraphe 3 ci-dessus. En outre, compte tenu de la pratique antérieure et du fait que la Conférence allait prendre fin prochainement, la Commission a décidé d'accepter provisoirement les communications visées aux alinéas *c*, *d* et *e* du paragraphe 3 ci-dessus en attendant de recevoir les pouvoirs en bonne et due forme des représentants intéressés. La Commission a noté que dans ces derniers cas l'assurance avait été donnée que lesdits pouvoirs seraient transmis dès que possible. En outre, s'agissant des représentants visés à l'alinéa *f* du paragraphe 3 ci-dessus, la Commission a décidé qu'ils devraient aussi avoir le droit de participer provisoirement à la Conférence, conformément à l'article 5 du règlement intérieur, étant donné que, selon les renseignements dont on disposait, leurs pouvoirs avaient déjà été envoyés. La Commission a également autorisé sa présidente à faire rapport directement à la Conférence dans le cas où d'autres pouvoirs seraient reçus pendant la période qui s'écoulerait entre la réunion de la Commission de vérification des pouvoirs et l'examen du rapport de la Commission en séance plénière.

7. Sur la proposition de la Présidente, la Commission a ensuite décidé de soumettre, pour approbation, le présent rapport à la Conférence.

B. – TEXTE DU PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER TEL QU'IL A ÉTÉ APPROUVÉ PAR LA COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

Document A/CONF.89/5

[Précédemment publié dans le rapport de la Commission sur les travaux de sa neuvième session*]

[*Original : anglais*]
[*19 août 1977*]

TABLE DES MATIÈRES

Pages

PREMIÈRE PARTIE. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier – Définitions ... 4
Article 2. – Champ d'application ... 4
Article 3. – Interprétation de la Convention ... 5

DEUXIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. – Durée de la responsabilité ... 5
Article 5. – Fondement de la responsabilité ... 5
Article 6. – Limites de la responsabilité ... 5
Variante de l'article 6. – Limites de la responsabilité ... 6
Article 7. – Recours judiciaires ... 6
Article 8. – Déchéance du droit de limiter la responsabilité ... 6
Article 9. – Marchandises en pontée ... 6
Article 10. – Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué ... 7
Article 11. – Transport par transporteurs successifs ... 7

TROISIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. – Règle générale ... 7
Article 13. – Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses ... 7

QUATRIÈME PARTIE. – DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. – Emission du connaissement ... 8
Article 15. – Contenu du connaissement ... 8
Article 16. – Connaissement : réserves et force probante ... 8
Article 17. – Garanties données par le chargeur ... 9
Article 18. – Documents autres que les connaissements ... 9

CINQUIÈME PARTIE. – DROITS ET ACTIONS

Article 19. – Avis de perte, de dommage ou de retard ... 9
Article 20. Prescription des actions ... 9
Article 21. – Compétence ... 9
Article 22. – Arbitrage ... 10

SIXIÈME PARTIE. – DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Article 23. – Clauses contractuelles ... 10
Article 24. – Avaries communes ... 11
Article 25. – Autres conventions ... 11

PREMIÈRE PARTIE. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. – Définitions

Dans la présente Convention :

1. "Transporteur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.

2. "Transporteur substitué" signifie toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de celui-ci, a été confiée par le transporteur et toute autre personne à laquelle cette exécution a été confiée.

3. "Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

4. Le terme "marchandises" comprend les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire ou lorqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" comprend ladite unité de transport ou ledit emballage s'il est fourni par le chargeur.

5. "Contrat de transport" signifie un contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre.

6. "Connaissement" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur.

7. L'expression "par écrit" s'applique également à la transmission par télégraphe ou télex.

Article 2. Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

* Voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente et unième session, Supplément n° 17*, chap. IV, sect. C.

c) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou

e) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article sont applicables.

Article 3. – Interprétation de la Convention

En ce qui concerne l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et du besoin de promouvoir l'uniformité.

DEUXIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. – Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison soit :

a) En remettant les marchandises au destinataire;

b) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement;

c) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés ou des mandataires du transporteur ou du destinataire, respectivement.

Article 5. – Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe 2 du présent article.

4. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques, il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins que la perte, le dommage ou le retard résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que dans la mesure du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. – Limites de la responsabilité

1. *a*) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises, conformément aux dispositions de l'article 5, sera limitée à une somme équivalant à (...) unités de compte par colis ou par unité de chargement ou (...) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison, conformément aux dispositions de l'article 5, n'excédera pas le [...][1] fret [payable pour les marchandises ayant subi le retard] [payable en vertu du contrat de transport].

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend... [2].

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Variante de l'article 6. – Limites de la responsabilité [3]

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.

2. Par unité de compte, on entend...[4].

3. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue au paragraphe 1.

Article 7. – Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. Le total des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne peut dépasser la limite de responsabilité prévue par la présente Convention.

Article 8. – Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement, qu'il s'agisse d'un acte ou d'une omission :

a) Du transporteur lui-même,

b) D'un employé du transporteur, autre que le capitaine et les membres de l'équipage, assumant, dans l'exercice de ses attributions, des fonctions de commandement pour la phase du transport au cours de laquelle cet acte ou cette omission a été commis, ou

c) D'un employé du transporteur, y compris le capitaine ou un membre de l'équipage, alors qu'il manipulait les marchandises ou s'en occupait dans l'exercice de ses attributions.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne pourra se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement.

Article 9. – Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages particuliers à ce commerce ou s'il est exigé par les règlements en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée, contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, ou lorsque le transporteur ne peut

[1] La question de savoir si la limite doit être le fret ou un multiple du fret devra être tranchée à la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

[2] L'unité de compte devra être déterminée par la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

[3] Si la responsabilité pour retard à la livraison devait, aux termes de cette variante, être soumise à une limite de responsabilité spéciale, le paragraphe 1 de cette variante pourrait être complété par les alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 du texte de base indiqué ci-dessus pour l'article 6. Il faudrait alors retoucher le libellé du paragraphe 1 de la variante.

[4] L'unité de compte devra être déterminée par la conférence de plénipotentiaires qui examinera le projet de convention.

pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, le transporteur est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, de toute paerte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résulte uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions des articles 6 ou 8, suivant le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10. – Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Le transporteur substitué est responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier imposant au transporteur des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit. Que le transporteur substitué accepte ou non ces obligations ou ces renonciations, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le total des montants recouvrables auprès du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11. – Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison ont été causés par cet événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de toute perte, dommage ou retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

TROISIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. – Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué, ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ces pertes ou dommages à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13.– Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose d'une manière appropriée sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer, selon le cas, le transporteur ou le transporteur substitué du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur n'exécute pas cette obligation, et si ce transporteur ou ce transporteur substitué n'a pas autrement connaissance du caractère dangereux des marchandises :

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant du chargement desdites marchandises, et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Dans les cas où les dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent être invoquées, si les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité, sauf

lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable en application des dispositions de l'article 5.

Quatrième partie. – Documents de transports

Article 14. – Emission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissement.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

Article 15. – Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes :

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimée, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises;

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le destinataire s'il est désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement en vertu du contrat de transport;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par le destinataire;

l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23; et

m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, si le chargeur le demande, le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit mentionner que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés, ainsi que la date ou les dates de chargement. Au cas où le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document formant titre concernant ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, restituer à celui-ci ce document en échange du connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié comporte tous les renseignements exigés pour un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois qu'il remplisse les conditions exigées au paragraphe 6 de l'article premier.

Article 16. - Connaissement : réserves et force probante

1. Si un connaissement porte des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou d'unités ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou si un connaissement "embarqué" a été émis, qu'elles sont à bord ou mises à bord, s'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes ou la raison de ses soupçons, ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Lorsque le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom ne fait pas mention dans celui-ci de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15, ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, ou n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 17. – Garanties données par le chargeur[5]

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur indemnisera le transporteur de tout préjudice résultant d'inexactitudes dans ces indications. Le chargeur restera tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnité ne limite d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport vis-à-vis de tout personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou de convention par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur ou une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserve quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est nulle à l'égard de tout tiers, y compris le destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou convention est valable contre le chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris le destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'aura droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

Article 18. – Documents autres que les connaissements

Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIÈME PARTIE. – DROITS ET ACTIONS

Article 19. – Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard le jour suivant celui où les marchandises ont été remises au destinataire, cette remise constitue, sauf preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si un tel document n'a pas été émis, en bonne condition.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article deviennent applicables s'il n'en a pas été donné avis par écrit dans les 15 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur et tout avis donné au transporteur aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur substitué.

Article 20. – Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été intentée dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription commence le jour où le transporteur a livré les marchandises ou, dans les cas où les marchandises n'ont pas été livrées, le dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée à l'auteur de la réclamation. Cette déclaration peut être renouvelée.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21. – Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises, en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal

[5] Un certain nombre de délégations ont estimé que l'article 17 ne devait être constitué que par le paragraphe 1 et que les paragraphes 2, 3 et 4 devaient être supprimés.

qui est compétent au regard de la loi de l'Etat[6] dans lequel il est situé et dans la juridiction duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou

c) Le port de chargement ou le port de déchargement; ou

d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport.

2. *a*) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même armement a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure concernant un litige né du contrat de transport ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

4. *a*) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable.

Article 22. – Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par une convention attestée par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Si une charte-partie dispose que les litiges découlant de son exécution sont soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à cette charte-partie ne spécifie pas par clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut invoquer cette disposition contre un porteur qui a acquis le connaissement de bonne foi.

3. La procédure de l'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :

i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle;

ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou

iii) Le port de chargement ou le port de déchargement;

b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.

6. Rien dans le présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.

SIXIÈME PARTIE. – DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Article 23. – Clauses contractuelles

1. Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente Convention qui annulent toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au

[6] Un nombre considérable de délégations se sont déclarées favorables à l'adjonction du mot "contractant" après le mot "Etat".

paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

Article 24. – Avaries communes

1. Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour perte ou dommages causés aux marchandises déterminent aussi si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25. – Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou

b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité pour ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

3. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison causés à des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

C. – TEXTE DES DISPOSITIONS DU PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER CONCERNANT LES MESURES D'APPLICATION, LES RÉSERVES ET AUTRES DISPOSITIONS FINALES ÉTABLI PAR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Document A/CONF.89/6 et Add. 1 et 2

Document A/CONF.89/6

[*Original : anglais*]
[*19 août 1977*]

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	11
PROJET D'ARTICLES	
Article [ ]. – Dépositaire	12
Article [ ]. – Mesures d'application	12
Article [ ]. – Date d'application	13
Article [ ]. – Signature, ratification, [acceptation, approbation], adhésion	13
Article [ ]. – Réserves	13
Article [ ]. – Entrée en vigueur	13
Article [ ]. – Transports intérieurs	15
Article [ ]. – Transports multimodaux	16
Article [ ]. – Dénonciation	16

Introduction

1. A la neuvième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, le Secrétaire général a soumis à la Commission des projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales devant être incorporés dans le projet de convention sur le transport de marchandises par mer[1]. La Commission a examiné ces projets d'articles en même temps que le projet de convention sur le transport de marchandises par mer établi par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la Commission. On trouvera un compte rendu des délibérations de la Commission dans le rapport de la Commission sur les travaux de sa neuvième session[2]. A l'issue de ses délibé-

[1] A/CN.9/115 et Add. 1.
[2] Voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente et unième session, Supplément n° 17*, annexe I.

rations, la Commission n'a approuvé aucun des articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales, mais a prié le Secrétaire général de préparer des projets d'articles sur la base de ceux qu'il avait présentés à la Commission en tenant compte des observations formulées au cours des débats de la Commission, et de communiquer ces projets d'articles, avec le projet de convention sur le transport de marchandises par mer approuvé par la Commission, aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour qu'ils formulent leurs commentaires et propositions[3]. Les dispositions figurant dans le présent document ont été établies comme suite à cette demande.

2. A sa trente et unième session, l'Assemblée générale, ayant examiné le rapport de la Commission sur les travaux de sa neuvième session, a adopté la résolution 31/100 du 15 décembre 1976, intitulée "Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer". Après avoir convoqué la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, l'Assemblée générale a renvoyé à la Conférence le texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer approuvé par la Commission ainsi que le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales qu'établirait le Secrétaire général. En application du paragraphe 4 de la résolution, le Secrétaire général a communiqué, sous couvert d'une note verbale du 26 janvier 1977 et d'une lettre en date du 16 février 1977, le projet de convention, ainsi que le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales, aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées pour qu'ils présentent leurs observations et propositions.

3. Au sujet du projet d'articles figurant dans le présent document, on notera que certaines variantes du projet d'articles relatif à l'"entrée en vigueur" prévoient que celle-ci est subordonnée à la condition que des Etats ayant une flotte de commerce d'un tonnage spécifié deviennent Etats contractants, ce tonnage étant déterminé par référence à certains tableaux statistiques figurant dans le *Lloyd's Register of Shipping*. Le Secrétariat s'est enquis auprès du *Lloyd's Register of Shipping* de la méthode employée pour la compilation de ces tableaux, de leur présentation et de la date de publication du Registre et il a reçu les renseignements suivants :

a) Les tableaux statistiques sont établis principalement sur la base de données inscrites dans les registres maritimes et complétés par toutes données publiées concernant les navires de petit tonnage. Les données sont automatisées et mises à jour quotidiennement. Elles sont recueillies auprès de toutes les sources réputées sûres, notamment les pouvoirs publics, les armateurs et les chantiers navals. Elles sont examinées et évaluées dans le but d'en vérifier l'exactitude;

b) Le *Lloyd's Register of Shipping* ne peut pas affirmer avec certitude que les catégories de navires marchands inscrites actuellement au tableau 2 resteront les mêmes à l'avenir, vu que l'évolution de la technique de la construction navale exigera peut-être que des changements soient apportés aux prochaines éditions des tableaux. Toutefois, on ne prévoit pas pour le moment de changements radicaux dans ces catégories;

c) Le Registre est publié chaque année, en octobre ou novembre. Les chiffres qui y figurent sont donnés au 1er juillet de l'année de la publication.

La Conférence sera saisie des extraits pertinents des tableaux statistiques figurant dans le *Lloyd's Register of Shipping* de 1977, qui lui seront distribués sous la cote A/CONF.89/6/Add.1.

4. On notera que la variante D du projet d'article relatif à l'"entrée en vigueur" prévoit que l'entrée en vigueur de la Convention sera subordonnée à la condition que des Etats effectuant des transports maritimes internationaux d'un volume donné deviennent Etats contractants, ce volume étant déterminé par référence à certains tableaux statistiques figurant dans l'*Annuaire statistique* des Nations Unies. La Commission sera saisie des extraits pertinents des tableaux statistiques figurant dans l'*Annuaire statistique* de 1976, qui lui seront distribués sous la cote A/CONF.89/6/Add.2.

Projet d'articles

Article [ ]. – *Dépositaire*

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

[*Article* [ ]. – *Mesures d'application*][4]

[1. Tout Etat contractant qui comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles [, selon sa constitution,][5] des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, lors de la signature, de la ratification [de l'acceptation, de l'approbation][6] ou de l'adhésion, dé-

[3] *Ibid., Supplément n° 17*, par. 44.

[4] Le présent article est inspiré de l'article 31 de la Convention de New York de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises [voir *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.74.V.8), p. 103, document A/CONF.63/15]. Lorsque la Commission a examiné, à sa neuvième session, les projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales qui lui avaient été soumis, le représentant d'un Etat fédéral a émis l'opinion qu'un article comme celui-ci était superflu, et le représentant d'un autre Etat fédéral a été d'avis qu'un tel article créerait des difficultés dans le système constitutionnel de son pays. L'article tout entier est donc placé entre crochets pour indiquer que son utilité a été mise en doute.

[5] Le paragraphe 1 est inspiré du paragraphe 1 de l'article 31 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, dans lequel les mots "selon sa constitution" figurent également. Il se peut cependant que ces mots soient superflus aux fins du projet de convention, et ils ont donc été placés entre crochets.

[6] Dans le projet d'article, que l'on trouvera plus loin, définissant les modalités selon lesquelles un Etat peut exprimer son consentement à être lié par la présente convention (c'est-à-dire "Article [ ]. Signature, ratification, [acceptation, approbation], adhésion"), la question de savoir s'il serait souhaitable de compter l'acceptation et l'approbation au nombre des modalités autorisées pour exprimer le consentement n'a pas été tranchée. Dans ce projet d'article, comme dans tous les autres, les mots "acceptation" et "approbation", après le mot "ratification", ont été placés entre crochets.

clarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment amender cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

2. Les déclarations faites lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification [de l'acceptation ou de l'approbation] de la Convention.

3. Les déclarations faites en vertu du paragraphe 1 du présent article et la confirmation des déclarations faites en vertu du paragraphe 2 du présent article seront notifiées par écrit au dépositaire.

4. Les déclarations indiqueront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

5. Les déclarations faites en vertu du paragraphe 1 du présent article prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant, à moins que le dépositaire n'en reçoive notification formelle après cette date. En pareil cas, ces déclarations prendront effet à la date de la réception de la notification formelle. Si, en pareil cas toujours, la notification formelle prévoit que les déclarations prendront effet à une date qui y est spécifiée et si cette date est postérieure à la date de la réception de la notification formelle par le dépositaire, ces déclarations prendront effet à la date postérieure en question.

6. Si un Etat contractant mentionné au paragraphe 1 du présent article ne fait aucune déclaration lors de la signature, [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.]

Article [ ]. – *Date d'application*

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport qui auront été conclus à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard.

Article [ ]. – *Signature, ratification, [acceptation, approbation], adhésion*

1. La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au ...[7], au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New york.

2. La présente Convention est sujette à ratification, [acceptation ou approbation] par les Etats signataires.

3. Après le ...[7], la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

4. Les instruments de ratification, [d'acceptation, d'approbation] et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article [ ]. – *Réserves*

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, formuler une ou plusieurs des réserves suivantes :

a) ...

b) ...

2. Aucune réserve à la présente Convention autre que celles qui sont indiquées au paragraphe 1 du présent article n'est autorisée.

3. Les réserves formulées lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, [de l'acceptation ou de l'approbation].

4. Les réserves formulées en vertu du paragraphe 1 et la confirmation des réserves formulées en vertu du paragraphe 3 du présent article seront formellement notifiées par écrit au dépositaire.

5. Tout Etat ayant formulé une réserve en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet à la date de la réception de la notification formelle par le dépositaire. Si la notification prévoit que le retrait de la réserve prendra effet à une date qui y est spécifiée et si cette date est postérieure à la date de la réception de la notification par le dépositaire, le retrait prendra effet à la date postérieure en question.

Article [ ]. – *Entrée en vigueur*

Variante A

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date du dépôt du ...[8] instrument de ratification [, d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion.

2. Pour chaque Etat qui devient partie contractante à la présente Convention après la date du dépôt du ...[9] instrument de ratification [, d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

Variante B

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date à laquelle... Etats au moins, dont les flottes de commerce représentent au total... p. 100 au moins du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale, seront devenus Etats contractants à ladite Convention conformément à l'article [ ][10].

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, le tonnage brut retenu en ce qui concerne la flotte de commerce d'un Etat contractant et la flotte de commerce mondiale sera celui qui figure [dans le *Lloyd's Register of Shipping – Statistical Tables 197.*, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde][11]

[7] Insérer la même date.

[8] Insérer le nombre ordinal approprié.

[9] Insérer le même nombre ordinal qu'au paragraphe 1

[10] Cette disposition s'inspire de l'approche adoptée dans l'article 17 de la Convention internationale sur le jaugeage des navires (Londres, 1969) et dans l'article 49 de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974).

[11] Cette variante s'inspire de l'approche adoptée dans l'article 49 de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes (Genève, 1974). Le paragraphe 1 de l'article 49 est ainsi conçu :

"1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle 24 Etats au moins dont le tonnage global représente au moins 25 p. 100 du tonnage mondial seront devenus

(*Suite de la note page suivante*)

[dans la dernière édition du *Lloyd's Register of Shipping – Statistical Tables*, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde, publiée avant la date à laquelle l'Etat compté aux fins du paragraphe 1 du présent article est devenu Etat contractant][12].

3. Pour chacun des Etats qui deviendra partie contractante à la présente Convention au cours du délai d'un an spécifié au paragraphe 1 ou après l'expiration de ce délai, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après le dépôt de l'instrument approprié au nom de cet Etat.

Variante C

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date à laquelle ... Etats au moins, y compris ... Etats possédant chacun une marine marchande d'au moins ... tonneaux de jauge brute, seront devenus Etats contractants à ladite Convention conformément à l'article [ ][13].

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, le tonnage brut retenu en ce qui concerne la flotte de commerce d'un Etat contractant sera celui [qui figure dans le *Lloyd's Register of Shipping - Statistical Tables 197.*, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde][14] [qui figure, pour un Etat contractant donné, dans la dernière édition du *Lloyd's Register of Shipping – Statistical Tables*, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde, publiée avant la date à laquelle l'Etat intéressé est devenu Etat contractant].

3. Pour chacun des Etats qui deviendra partie contractante à la présente Convention au cours du délai d'un an spécifié au paragraphe 1 ou après l'expiration de ce délai, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après le dépôt de l'instrument approprié au nom de cet Etat[15].

Variante D[16]

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date à laquelle... Etats au moins, dans les ports desquels sont embarquées et débarquées des marchandises représentant... p. 100 au moins du poids total des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux, seront devenus Etats contractants à ladite convention conformément à l'article [ ].

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, le poids total des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux et le poids des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux dans les ports d'un Etat contractant seront ceux [qui figurent dans l'*Annuaire statistique* des Nations Unies, 197., tableau..., "Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux" pour l'année 197.] [qui figurent, en ce qui concerne la dernière année pour laquelle des statistiques sont indiquées, dans le tableau intitulé "Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux" du dernier *Annuaire statistique* des Nations Unies publié avant la date à laquelle le dernier Etat compté aux fins du paragraphe 1 du présent article est devenu Etat contractant[17]].

(*Suite de la note 11*)

Parties contractantes à ladite Convention, conformément à l'article 48. Aux fins du présent article, le tonnage retenu sera celui qui figure dans le *Lloyd's Register of Shipping – Statistical Tables 1973*, tableau 2 ("World fleets – Analysis by principal types"), en ce qui concerne les navires de charge classiques (y compris les bâtiments mixtes) et porte-conteneurs (entièrement cellulaires), à l'exclusion de la flotte de réserve des Etats-Unis d'Amérique et des flottes des Grands Lacs du Canada et des Etats-Unis d'Amérique."

Il y a lieu de noter que les statistiques relatives au tonnage tirées du *Lloyd's Register of Shipping – Statistical Tables 1973*, tableau 2 ("World fleets – Analysis by principal types"), ainsi qu'une note explicative figurant dans le rapport de la Conférence de plénipotentiaires sur un code de conduite des conférences maritimes, vol. II (TD/CODE/13/Add.1, deuxième partie). Une référence aux statistiques figurant dans ledit document se trouve à la note de bas de page accompagnant l'article 49 de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes.

[12] En ce qui concerne l'usage qui est fait dans ce paragraphe du *Lloyd's Register of Shipping* – Statistical Tables, il y a lieu de noter ce qui suit :

1) Certaines conventions dont le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime est dépositaire (par exemple l'article 17 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires) et certaines conventions maritimes de l'OIT (par exemple l'article 15 de la Convention n° 133 de 1970 : Convention concernant le logement de l'équipage à bord des navires) contiennent des dispositions subordonnant leur entrée en vigueur à la condition qu'un certain nombre d'Etats contractants possèdent une marine marchande d'une certaine jauge, mais n'indiquent pas comment cette jauge peut être déterminée. En réponse aux questions que leur a adressées le Secrétariat, les secrétariats de l'OMCI et de l'OIT ont déclaré que la jauge était déterminée, aux fins des dispositions concernant l'entrée en vigueur, par référence aux données statistiques figurant dans le *Lloyd's Register of Shipping*. Il convient de noter aussi que les statistiques données sous la rubrique "Transports maritimes : flotte marchande" au tableau 158 (p. 497 à 500) de l'*Annuaire statistique* des Nations Unies, 1975, sont tirées du *Lloyd's Register of Shipping*.

2) Le *Lloyd's Register of Shipping*, en réponse à une demande du Secrétariat concernant la possibilité d'utiliser ses tableaux statistiques pour déterminer le tonnage des flottes de commerce des Etats contractants, a suggéré que l'on pourrait envisager de calculer la jauge de la marine marchande d'un Etat contractant en se référant non au tableau 1 ("Merchant fleets of the world") mais au tableau 2 ("World fleets – Analysis by principal types"). Le tableau 2 serait plus approprié si l'on considère que seul le tonnage de certains types de navires marchands doit entrer en ligne de compte pour le calcul de la jauge de la marine marchande d'un Etat aux fins des dispositions concernant l'entrée en vigueur.

[13] Ce paragraphe s'inspire de l'approche adoptée dans l'article 13 du Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924, Bruxelles, 23 février 1968, ainsi que dans l'article 11 de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, Bruxelles, 1957, et dans l'article XV de la Convention internationale sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969.

[14] Cette disposition est identique en substance à la première disposition du paragraphe 2 de la variante B.

[15] Ce paragraphe est identique au paragraphe 3 de la variante B.

[16] Cette variante a été rédigée comme suite à une demande formulée lors de la neuvième session de la Commission, lors de l'examen des projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales (A/CN.9/115 et Add.1), tendant à ce qu'il soit ajouté une variante prévoyant que l'entrée en vigueur de la Convention serait subordonnée à la condition que des Etats effectuant des transports maritimes internationaux d'un volume déterminé deviennent Etats contractants.

[17] L'*Annuaire statistique* des Nations Unies est publié tous les ans par le Bureau de statistique du Département des affaires économiques

(*Suite de la note page suivante*)

3. Pour chacun des Etats qui deviendra partie contractante à la présente Convention au cours du délai d'un an spécifié au paragraphe 1 ou après l'expiration de ce délai, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après le dépôt de l'instrument approprié au nom de cet Etat.

Variante X

[3] [4][18]. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, un Etat qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924), notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention de 1924 de façon que cette dernière cesse d'avoir effet pour cet Etat lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard. Avant la date à laquelle le dernier instrument de ratification [d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion requis par le paragraphe 1 du présent article pour l'entrée en vigueur de la présente Convention aura été déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, aux fins du présent paragraphe, un Etat pourra demander au Gouvernement belge de considérer que sa notification de dénonciation de la Convention de 1924 a été reçue le premier jour du mois suivant cette date[19].

[4] [5]. Lors du dépôt du dernier instrument de ratification [d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion requis par le paragraphe 1 du présent article pour l'entrée en vigueur de la présente Convention, le dépositaire de la présente Convention informera le Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, de la date dudit dépôt et des noms des Etats contractants à la Convention à cette date.

Variante Y[20]

[3] [4]. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, un Etat qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924), notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

[4] [5]. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention, en vertu du paragraphe 1 du présent article, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

[5] [6][21]. Les dispositions du paragraphe [3] [4] du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 24 août 1924.

Article [ ]. – Transports intérieurs

Un Etat contractant peut, par sa législation nationale, appliquer les règles de la présente Convention aux transports intérieurs[22].

(*Suite de la note 17*)

et sociales de l'Organisation des Nations Unies (*Annuaire statistique* des Nations Unies). Il contient un tableau intitulé "Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux" qui donne en tonnes métriques le poids des marchandises tant embarquées que débarquées. Les statistiques, qui concernent aussi bien les marchandises embarquées que les marchandises débarquées, sont également présentées sous deux catégories : "pétrole" et "cargaisons sèches", de sorte que l'on dispose de statistiques concernant le poids des marchandises de ces deux catégories qui sont embarquées et débarquées.

Les données relatives aux marchandises embarquées et débarquées portent sur le poids du commerce extérieur des marchandises (emballage compris) embarquées ou débarquées par des navires de haute mer et de tous pavillons dans les ports du pays considéré. Sont exclus: soutes, provisions de bord, lest et marchandises transbordées d'un navire importateur à un navire exportateur. Les marchandises en provenance ou à destination d'un entrepôt légal sont comprises. Ce tableau englobe les marchandises embarquées et débarquées au cours d'une année civile et donne des statistiques pour tous les pays du monde.

Si l'on envisage de se servir de ce tableau aux fins de cette variante, il convient de tenir compte des considérations ci-après :

a) Inévitablement, le tableau ne donne pas de statistiques pour les Etats sans littoral. L'adhésion d'Etats sans littoral à la Convention n'influera donc sur son entrée en vigueur qu'en contribuant à constituer le nombre d'Etats contractants spécifié au paragraphe 1.

b) Certaines années, les statistiques disponibles pour certains Etats sont provisoires et peuvent être modifiées dans les annuaires suivants lorsque l'on connaît les chiffres définitifs.

c) Bien que, d'une façon générale, les chiffres soient présentés de façon uniforme, ce n'est pas toujours le cas; dans certains cas, par exemple, la période considérée n'est pas celle sur laquelle porte le tableau; dans d'autres, des marchandises normalement incluses dans les statistiques, comme les animaux et le bois d'œuvre, en sont exclues; dans d'autres encore, des marchandises normalement exclues, comme le courrier, les bagages de passagers, les soutes et les métaux précieux en lingots, y sont incluses.

Le dernier *Annuaire*, qui porte sur l'année 1975, donne l'"analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux" au tableau 160. Les statistiques qui y figurent portent sur les années 1972 et 1973.

[18] Dans les variantes X et Y, les deux paragraphes que comporte chacune de ces variantes seraient numérotés 3 et 4 si la variante A ci-dessus était adoptée, et 4 et 5 dans le cas où ce serait la variante B, C ou D qui était adoptée.

[19] La phrase "Avant la date ... suivant cette date" est inspirée de l'article 19 de la Convention de Genève de 1966 relative au jaugeage des bâteaux de navigation intérieure.

[20] Indépendamment des variantes X et Y, une autre variante pourrait être une disposition prévoyant qu'un Etat devrait joindre en annexe à son instrument de ratification [d'approbation, d'acceptation] ou d'adhésion, une notification de dénonciation en bonne et due forme de la Convention de Bruxelles de 1924, avec demande que la notification de dénonciation soit transmise par le dépositaire de la présente Convention à celui de la Convention de Bruxelles de 1924, conformément à ses dispositions. Cette disposition exigerait en outre du dépositaire de la présente Convention qu'il transmette la notification de dénonciation à celui de la Convention de Bruxelles de 1924, de sorte que, pour l'Etat effectuant la dénonciation, celle-ci prendrait effet en même temps que l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard.

[21] Ce paragraphe serait numéroté 5 si la variante A ci-dessus était adoptée, et 6 dans le cas où ce serait la variante B, C ou D qui était adoptée.

[22] Cette disposition figurait au paragraphe 3 de l'article 2 du projet de Convention sur le transport de marchandises par mer adopté par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la Commission. Lorsque ce paragraphe a été examiné à la neuvième session de la Commission, celle-ci a décidé de la supprimer du paragraphe 2 et de la faire figurer parmi les projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales.

Article [ ]. – *Transports multimodaux*

Variante A[23]

1. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises dont l'exécution exige que les marchandises soient transportées par mer entre deux Etats différents, mais ne s'appliqueront qu'à la portion du transport effectuée par mer.

2. La présente Convention s'appliquera à la portion du transport effectuée par mer comme si elle faisait l'objet d'un contrat de transport de marchandises par mer entre ports de deux Etats différents au sens du paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention.

3. Le présent article pourra cesser d'être appliqué à tout type de contrat de transport de marchandises lors de l'entrée en vigueur de toute convention ultérieure, si ladite convention régit ce type de contrat et comprend une disposition stipulant que la présente Convention cesse d'être applicable.

Variante B[24]

Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas au transport de marchandises par mer effectué dans le cadre d'un transport multimodal de marchandises si l'entrepreneur de transport multimodal est responsable pour la totalité du transport en vertu d'une convention internationale sur le transport multimodal de marchandises conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou d'une de ses institutions spécialisées ou en vertu de dispositions de droit international donnant effet à ladite convention.

Variante C[25]

Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application d'une convention internationale relative aux contrats de transport de marchandises par deux ou plusieurs modes de transport, conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou d'une des institutions spécialisées qui lui sont reliées.

Article [ ]. – *Dénonciation*

1. La présente Convention pourra être dénoncée à tout moment par l'une quelconque des Parties contractantes par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet ...[26] après la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question après la date de réception de la notification.

FAIT à ..., en une version originale unique dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi.

[23] Cette variante a été proposée par le représentant de l'Australie lorsque la Commission a examiné, à sa neuvième session, les projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales (A/CN.9/115 et Add.1).

[24] Cette variante a été proposée de la même façon par le représentant de la République fédérale d'Allemagne.

[25] Cette variante a été proposée de la même façon par le représentant de la Norvège.

[26] Délai à insérer.

Document A/CONF.89/6/Add.1

[*Original : anglais*]
[*14 décembre 1977*]

Note du Secrétariat à examiner avec les variantes B et C des projets d'articles concernant l'entrée en vigueur de la Convention

1. Le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales, établies par le Secrétaire général pour le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CONF.89/6), comprend, entre autres, quatre variantes pour l'"Article [ ]. Entrée en vigueur." Selon deux de ces variantes, les variantes B et C, il convient d'évaluer le tonnage brut de la flotte de commerce d'un Etat contractant et ce tonnage est déterminé par référence au *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables*, tableau 1, "Merchant fleets of the world". Une note de bas de page accompagnant la variante B précise que l'on pourrait envisager de calculer la jauge de la marine marchande en se référant non pas au tableau 1 des *Statistical Tables*, mais au tableau 2, "World fleets – Analysis by principal types".

2. Pour aider la Conférence lors de l'examen des variantes B et C, les tableaux 1 et 2 du *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 1977*, sont reproduits dans l'annexe ci-jointe[27].

3. Le Secrétariat s'est enquis auprès du *Lloyd's Register of Shipping* de la méthode utilisée pour la compilation de ces tableaux, de leur présentation et de leur date de publication, et il a reçu les renseignements suivants :

a) Les *Statistical Tables* sont établis principalement sur la base de données enregistrées dans le *Lloyd's Register of Shipping* et complétés par d'autres données publiées. Les données sont informatisées et mises à jour quotidiennement. On les recueille auprès de toutes les sources réputées sûres, notamment les pouvoirs publics, les armateurs et les chantiers navals. On les examine et on les évalue pour en vérifier l'exactitude.

b) Le *Lloyd's Register of Shipping* ne peut affirmer avec certitude que les catégories de navires marchands figurant actuellement dans le tableau 2 resteront les mêmes dans les futures éditions des tableaux, étant donné les changements que pourrait nécessiter l'évolution technique de la construction navale. On ne prévoit cependant pas, pour le moment, de changements majeurs dans ces catégories.

c) Les *Statistical Tables* sont publiés annuellement en octobre ou novembre. Les chiffres d'une édition sont valables à compter du 1er juillet de l'année de publication.

[27] Le Secrétariat remercie le *Lloyd's Register of Shipping* de l'avoir autorisé à reproduire les tableaux 1 et 2 (voir p. 18 à 27).

Document A/CONF.89/6/Add.2

[*Original : anglais*]
[*4 novembre 1977*]

Note du Secrétariat relative à l'examen de la variante D des projets d'article concernant l'entrée en vigueur de la Convention

1. Le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales, établi par le Secrétaire général pour être incorporé au projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CONF.89/6), comprend entre autres quatre variantes de l'"Article [ ]. – Entrée en vigueur". La variante D subordonne l'entrée en vigueur de la Convention à des données figurant au tableau intitulé "Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux" du volume pertinent de l'*Annuaire statistique* des Nations Unies.

2. Dans l'*Annuaire statistique* des Nations Unies, 1976, l'"Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux" apparaît au tableau 159. Afin de faciliter la tâche de la Conférence lors de l'examen de la variante D du projet d'articles concernant l'entrée en vigueur de la Convention, le tableau 159 est reproduit à l'annexe ci-jointe (voir p. 28 à 35).

Annex

TABLE I MERCHANT FLEETS OF THE WORLD

FLAG	STEAMSHIPS		MOTORSHIPS		TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS		TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS
	No.	Tons Gross	No	Tons Gross	No.	Tons Gross	Tons Deadweight
United Kingdom	331	15,333,033	3,101	16,313,318	3,432	31,646,351	*51,722,148*
Anguilla	–		1	399	1	399	*525*
Antigua	.		1	149	1	149	*182*
Australia	49	374,368	375	999,829	424	1,374,197	*1,910,403*
Bahamas	3	41,071	106	65,246	109	106,317	*147,321*
Bangladesh	12	14,635	121	229,679	133	244,314	*347,019*
Barbados	–		33	4,448	33	4,448	*514*
Belize			3	620	3	620	*800*
Bermuda	8	201,646	80	1,549,869	88	1,751,515	*3,040,194*
British Solomon Is			9	1,746	9	1,746	*1,955*
British Virgin Is.		..	16	4,057	16	4,057	*5,335*
Canada	133	1,070,421	1,150	1,752,527	1,283	2,822,948	*3,402,905*
Cayman Is.	1	10,498	105	113,289	106	123,787	*176,418*
Cyprus	26	182,270	774	2,605,638	800	2,787,908	*4,015,428*
Falkland Is.	—	....	5	6,937	5	6,937	*4,381*
Fiji	1	232	32	10,647	33	10,879	*10,488*
Gambia	-	...	5	1,608	5	1,608	*1,328*
Ghana	6	2,459	73	180,237	79	182,696	*248,211*
Gibraltar	1	271	5	10,278	6	10,549	*15,730*
Gilbert Is	—	--	2	1,333	2	1,333	*868*
Grenada	-		2	226	2	226	*340*
Guyana	7	3,334	63	12,940	70	16,274	*15,180*
Hong Kong	2	28,407	111	581,272	113	609,679	*896,350*
India	95	246,262	471	5,235,914	566	5,482,176	*8,746,101*
Jamaica	-		7	7,075	7	7,075	*5,864*
Kenya	3	875	16	14,317	19	15,192	*19,888*
Malaysia	1	17,191	178	546,475	179	563,666	*815,391*
Malta	3	3,885	41	96,535	44	100,420	*141,587*
Mauritius		.	17	37,288	17	37,288	*46,055*
Montserrat		–	3	1,248	3	1,248	*1,561*
Nauru	–	--	5	48,353	5	48,353	*62,614*
New Hebrides			10	12,189	10	12,189	*15,085*
New Zealand	17	9,780	85	189,682	102	199,462	*210,587*
Nigeria			94	335,540	94	335,540	*523,446*
Papua New Guinea	1	274	63	15,943	64	16,217	*15,613*
Saint Kitts-Nevis		-	1	256	1	256	*90*
Saint Lucia	—	-	3	928	3	928	*911*
Saint Vincent		..	25	8,428	25	8,428	*11,269*
Seychelles	–	—	10	59,140	10	59,140	*49,676*
Sierra Leone		—	12	7,298	12	7,298	*8,639*
Singapore	17	556,547	855	6,234,851	872	6,791,398	*11,351,843*
Sri Lanka	6	3,615	31	88,966	37	92,581	*126,998*
Tanzania	1	359	21	35,254	22	35,613	*42,446*
Tonga		.	12	14,180	12	14,180	*17,117*
Trinidad & Tobago	4	2,782	38	14,410	42	17,192	*10,947*
Turks & Caicos Is	---	.	8	2,405	8	2,405	*3,700*
Uganda	.		1	5,510	1	5,510	*9,115*
Zambia			1	5,513	1	5,513	*9,110*
Total Commonwealth	**728**	**18,104,215**	**8,181**	**37,463,990**	**8,909**	**55,568,205**	*88,169,311*
Albania	4	12,247	16	43,623	20	55,870	*74,457*
Algeria	7	434,618	105	621,344	112	1,055,962	*1,651,315*
Angola			22	22,043	22	22,043	*26,627*
Argentina	77	530,178	324	1,146,991	401	1,677,169	*2,262,170*
Austria		-	11	53,284	11	53,284	*76,377*
Bahrain	.	.	28	6,409	28	6,409	*4,709*
Belgium	7	68,129	264	1,527,360	271	1,595,489	*2,457,681*
Benin, People's Rep of	—		7	912	7	912	*255*
Brazil	83	754,248	455	2,575,703	538	3,329,951	*5,335,672*
Brunei	—	.	2	899	2	899	*896*
Bulgaria	4	18,247	182	945,909	186	964,156	*1,294,928*
Burma	8	3,440	48	64,062	56	67,502	*76,859*
Cameroon	1	47,527	28	30,653	29	78,180	*116,257*
Cape Verde Republic	2	452	7	3,514	9	3,966	*5,187*
Chile	33	80,779	110	325,192	143	405,971	*589,588*
China, People's Rep. of	102	340,769	520	3,904,677	1,065	5,804,159	*8,588,840*
Taiwan, Province of	26	307,318	417	1,251,395			
Colombia	2	6,470	50	240,770	52	247,240	*297,123*
Comoro		–	3	765	3	765	*1,051*
Congo	.	—	14	4,172	14	4,172	*483*
Costa Rica	3	1,793	11	5,018	14	6,811	*7,370*
Cuba	7	13,741	308	653,777	315	667,518	*839,416*
Czechoslovakia		.	14	148,689	14	148,689	*224,794*
Denmark	31	2,360,134	1,376	2,971,031	1,407	5,331,165	*8,367,313*
Dominican Republic	2	1,404	18	7,065	20	8,469	*11,894*
Ecuador	5	44,978	50	152,266	55	197,244	*277,731*
Egypt	37	69,558	139	338,260	176	407,818	*533,387*

MERCHANT FLEETS OF THE WORLD (continued)

FLAG	STEAMSHIPS		MOTORSHIPS		TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS		TOTAL STEAMSHIPS AND MOTORSHIPS
	No.	Tons Gross	No	Tons Gross	No.	Tons Gross	Tons Deadweight
El Salvador	—		2	1,987	2	1,987	*3,303*
Equatorial Guinea	1	3,070	.	—	1	3,070	*3,366*
Ethiopia	—	-	18	23,989	18	23,989	*30,985*
Faroe Islands	1	1,036	171	56,074	172	57,110	*32,993*
Finland	5	7,906	332	2,254,189	337	2,262,095	*3,414,997*
France	70	6,463,733	1,257	5,150,126	1,327	11,613,859	*20,051,782*
Gabon	--	.	15	98,645	15	98,645	*171,025*
German Democratic Republic	—		447	1,486,838	447	1,486,838	*1,950,208*
Germany, Federal Rep. of	53	3,326,938	1,922	6,265,376	1,975	9,592,314	*15,584,267*
Greece	251	5,779,194	3,093	23,737,865	3,344	29,517,059	*49,322,789*
Guatemala	—		8	11,854	8	11,854	*16,076*
Guinea			11	12,597	11	12,597	*16,787*
Guinea-Bissau		.	1	219	1	219	—
Honduras	8	35,172	55	69,731	63	104,903	*116,317*
Hungary	-		19	63,016	19	63,016	*87,760*
Iceland	6	2,991	369	163,711	375	166,702	*144,421*
Indonesia	31	36,732	1,001	1,126,441	1,032	1,163,173	*1,462,858*
Iran	20	553,226	173	448,835	193	1,002,061	*1,666,093*
Iraq	14	371,241	96	764,004	110	1,135,245	*2,022,176*
Irish Republic	3	2,013	95	209,859	98	211,872	*281,031*
Israel	2	52,048	56	352,603	58	404,651	*541,231*
Italy	217	3,655,657	1,473	7,455,525	1,690	11,111,182	*17,732,545*
Ivory Coast	3	32,431	56	83,286	59	115,717	*147,682*
Japan	183	13,283,366	9,459	26,752,487	9,642	40,035,853	*65,869,598*
Jordan	—		2	696	2	696	*1,200*
Kampuchea	1	998	2	2,560	3	3,558	*3,779*
Korea (North)		—	19	89,482	19	89,482	*101,117*
Korea (South)	16	756,323	1,026	1,738,401	1,042	2,494,724	*3,898,330*
Kuwait	14	1,008,744	212	822,450	226	1,831,194	*3,130,995*
Lebanon	6	10,143	157	216,866	163	227,089	*307,879*
Liberia	640	41,875,026	1,977	38,107,942	2,617	79,982,968	*155,951,179*
Libya	2	163,476	51	510,493	53	673,969	*1,195,029*
Madagascar		—	44	39,850	44	39,850	*51,609*
Maldive Is	5	13,417	40	97,264	45	110,681	*137,470*
Mauritania	--	--	4	1,113	4	1,113	*645*
Mexico	16	32,440	295	641,524	311	673,964	*890,370*
Morocco	6	1,622	85	268,673	91	270,295	*415,545*
Mozambique, Peoples Rep of	7	2,730	52	24,888	59	27,618	*24,150*
Netherlands	47	2,098,728	1,207	3,191,632	1,254	5,290,360	*8,055,125*
Nicaragua	1	2,500	29	32,088	30	34,588	*48,026*
Norway	100	9,142,636	2,638	18,658,835	2,738	27,801,471	*49,192,943*
Oman	—		10	6,137	10	6,137	*9,339*
Pakistan	9	7,071	75	468,529	84	475,600	*634,581*
Panama	231	5,464,620	3,036	13,993,799	3,267	19,458,419	*31,593,234*
Paraguay			26	21,930	26	21,930	*23,619*
Peru	11	41,282	670	514,137	681	555,419	*687,421*
Philippines	4	9,896	500	1,136,633	504	1,146,529	*1,640,391*
Poland	72	299,128	701	3,148,389	773	3,447,517	*4,892,102*
Portugal	24	333,232	326	948,207	350	1,281,439	*1,906,937*
Qatar		—	19	84,710	19	84,710	*149,361*
Romania	3	3,950	204	1,214,221	207	1,218,171	*1,727,609*
Saudi Arabia	11	564,066	108	454,647	119	1,018,713	*1,739,408*
Senegal	..	—	75	28,044	75	28,044	*26,312*
Somali Republic	2	4,278	29	153,888	31	158,166	*229,451*
South Africa	37	78,521	260	397,803	297	476,324	*544,590*
Spain	225	1,889,785	2,501	5,296,296	2,726	7,186,081	*11,711,543*
Sudan	2	459	11	42,916	13	43,375	*56,893*
Surinam	—	...	12	7,277	12	7,277	*9,086*
Sweden	48	2,877,596	680	4,551,798	728	7,429,394	*12,616,984*
Switzerland	-		28	252,746	28	252,746	*382,071*
Syria	1	2,016	31	18,663	32	20,679	*31,003*
Thailand	13	46,435	87	214,229	100	260,664	*401,951*
Togo	-		1	134	1	134	
Tunisia	4	752	35	99,376	39	100,128	*147,449*
Turkey	97	203,584	351	1,084,698	448	1,288,282	*1,821,282*
U.S.S.R	641	2,658,247	7,526	18,780,044	8,167	21,438,291	*23,041,995*
United Arab Emirates	2	5,427	83	146,673	85	152,100	*249,364*
United States of America	932	13,301,692	3,808	1,997,989	4,740	15,299,681	*22,134,980*
Uruguay	12	67,383	33	125,409	45	192,792	*309,239*
Venezuela	22	305,825	157	333,571	179	639,396	*780,397*
Vietnam	6	8,589	63	119,936	69	128,525	*175,712*
Yemen Arab Republic		—	4	1,436	4	1,436	*1,850*
Yemen, Peoples Dem. Rep of		--	16	6,390	16	6,390	*7,324*
Yugoslavia	10	10,110	449	2,274,416	459	2,284,526	*3,445,194*
Zaire		—	34	109,785	34	109,785	*157,603*
WORLD TOTAL	5,317	148,099,726	62,628	253,578,643	67,945	393,678,369	*648,842,904*

TABLE 2 WORLD FLEETS — ANALYSIS BY PRINCIPAL TYPES

FLAG	OIL TANKERS		LIQUEFIED GAS CARRIERS		CHEMICAL TANKERS		MISCELLANEOUS TANKERS (Trading)		BULK OIL CARRIERS (Inc. Ore/Oil)		ORE & BULK CARRIERS	
	No	Tons Gross	No.	Tons Gross	No	Tons Gross	No	Tons Gross	No	Tons Gross	No.	Tons Gross
UNITED KINGDOM	438	14,834,078	35	872,698	38	165,693	1	1,541	38	2,913,602	228	5,346,365
ANGUILLA	--	—	—	—	—	—	-	-	—	—	—	
ANTIGUA	-	--	—	--	—	-		--	—	—	—	
AUSTRALIA	16	284,272	—	—	—	—			1	35,082	24	555,663
BAHAMAS	5	14,631								—	4	53,792
BANGLADESH	26	41,472	---	—		-	—	—	1	55,752	---	—
BARBADOS			--	—	—	—	—	--		--	--	--
BELIZE	—	--	-	—	—	--	-	-	—	—	—	—
BERMUDA	28	1,008,861	—	—		—	—	--	1	21,200	21	573,000
BRITISH SOLOMON IS		—	—		—		—	—	--	—		
BRITISH VIRGIN IS				-					-	-	--	-
CANADA	63	274,673			3	15,050		-	—	—	112	1,619,351
CAYMAN IS	6	4,099	—	—	—	--					2	23,656
CYPRUS	28	301,699	4	5,091	9	11,504	2	1,988	1	17,948	17	193,032
FALKLAND IS	—	—	--	—				—	—	—	—	—
FIJI	1	254	1	1,217	—	--	--	—	---	--	—	—
GAMBIA		-	-		—		—	—	-	--	—	—
GHANA		—		--	—	--		---	—	—	—	—
GIBRALTAR	—	—	--		---	—	—	-	—	—	1	9,568
GILBERT IS	--					—	—		—	—	—	—
GRENADA				--		--	--	—	—	—	—	—
GUYANA	3	1,626	—	--	—	—	—	—	—	—	—	—
HONG KONG	17	26,032	--		—	—	—	—	—	—	16	387,865
INDIA	43	1,146,718	-	—	—	—	—	--	14	680,748	80	1,660,018
JAMAICA			-		—	—	—	—	—	—	—	--
KENYA	3	2,704	—	--	—	—	—	—	--	--	—	—
MALAYSIA	12	7,258	-	—	3	56,877	—	-	1	81,231	11	219,497
MALTA	3	23,267	—	—	—		--	—	—	—	2	20,574
MAURITIUS	-		—	—	—	--	---	—		-		
MONTSERRAT	—	--	—	-	—	—	—					—
NAURU	--	—		-	-	--	—	—	—	—	1	19,564
NEW HEBRIDES	—	—	—		-	—	—					—
NEW ZEALAND	2	32,442	—	--	—	—	--		-	--	—	—
NIGERIA	6	143,469	-	—			--	—	—	—	—	—
PAPUA NEW GUINEA	3	1,276	2	2,012	--	—	—	—	—	--	--	
ST KITTS-NEVIS	—	—	—			—	—					—
ST. LUCIA	--	---	---	—	-	-	—	—	—	—	—	
ST VINCENT	1	387	—	—		—	—	—	—	—	—	
SEYCHELLES	1	1,595	—	—	—	-	---	—		--		—
SIERRA LEONE		—			—	—	—		-	--	--	—
SINGAPORE	136	3,103,824	3	2,989	2	3,198	1	1,150	4	275,223	56	1,022,363
SRI LANKA	6	21,355					---	—	—	—	—	—
TANZANIA	1	239	—		--	—	--			—	—	—
TONGA	--	—	2	1,973	—	---	-		-	—	—	—
TRINIDAD & TOBAGO	1	1,736	1	205		-	—	—	—	—	—	—
TURKS & CAICOS IS	1	499			—	—	-	—	-	—	7	—
UGANDA	-	-	--			—	—	--	—	—	—	—
ZAMBIA	-			—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL COMMONWEALTH	850	21,278,466	48	886,185	55	252,322	4	4,679	61	4,080,786	575	11,704,308
ALBANIA				---	-	-	—	—	—	—	—	—
ALGERIA	12	623,203	4	192,800	-	—	1	3,111	—	—	5	63,004
ANGOLA	2	1,875		-	--	—	—	—	—	—	—	—
ARGENTINA	64	562,712			—	—	—	—	2	34,716	13	216,628
AUSTRIA				—	—	—	—	--	—	—	1	11,845
BAHRAIN	2	913		—	—	—	--	—	—	—	—	-
BELGIUM	11	291,643		-	4	75,037	—	--	--	—	22	675,009
BENIN, PEOPLE'S REP OF			-	—	—	—	—		—	—	—	—
BRAZIL	57	1,202,047	4	11,954	2	20,175	--		7	536,999	18	290,432
BRUNEI	-			—	--		—		—	—	—	--
BULGARIA	21	290,239	—	—	--	—	--	—	1	8,769	20	224,501
BURMA	12	6,258	—	—	—	-	—					—
CAMEROON	1	47,527	—	--	---	—				-	—	—
CAPE VERDE REPUBLIC	—	—	—	—	—	--	—	—				--
CHILE	6	61,128	5	14,273		—	---		1	37,148	2	29,823
CHINA, PEOPLE'S REP OF	75	996,412	—	-	—	-			—	—	44	746,576
TAIWAN, PROVINCE OF	14	340,096	--	-			1	1,572	1	64,558	30	470,219
COLOMBIA	3	4,784	--	-		—	-	—	-	-	---	
COMORO	1	139	-		—		—	--				—
CONGO	—	—	—		-	—	-		--		-	—
COSTA RICA	—	—		-			—	-	—	—	—	--
CUBA	14	64,382	1	906	3	2,290	-	--			2	29,845
CZECHOSLOVAKIA	—	-	—		—	-	—				5	102,589
DENMARK	69	2,682,725	31	42,506	7	11,468			--	—	31	637,836
DOMINICAN REPUBLIC	1	674	—			—	---			-		—
ECUADOR	18	113,969	—		-	—	-		--	—	—	—
EGYPT	24	126,887		---	—				--	—	—	--

GENERAL CARGO Single Deck		GENERAL CARGO Multi Deck		PASSENGER, CARGO SHIPS		CONTAINER SHIPS (Fully Cellular)		LIGHTER CARRIERS		VEHICLE CARRIERS		FLAG
No	Tons Gross	No.	Tons Gross	No	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	
496	551,401	489	3,671,760	2	5,323	89	1,470,518	—	—	2	1,770	United Kingdom
1	399	..	—	—	—	—	—	—	—	—		Anguilla
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Antigua
25	84,679	27	181,191	—	—	3	92,508	—	—	—	—	Australia
54	15,318	7	11,032	—	.	..	—	—	—	..	—	Bahamas
32	17,201	22	107,817	2	1,128	—		—	—	..	.	Bangladesh
1	291	—	—	—	—	—	—	..	—		—	Barbados
3	620	—	—	—	—	—	.	—	—	—		Belize
3	5,348	7	27,726	—	—	1	1,593		—	—	-	Bermuda
4	873	—	—	1	185	—	—	—			—	British Solomon Is
11	3,337	—	.		...	—	—	—	—	..		British Virgin Is
118	153,258	32	68,109	10	18,375	3	17,565	—	....	—		Canada
44	35,179	23	47,527	—		—	—	—	..		..	Cayman Is
213	320,585	466	1,809,140	7	45,386	5	5,081	—	—	—		Cyprus
3	537		.	—	—	...		..	—	-	—	Falkland Is
10	2,994	2	2,758	1	106	-	—	-		..	—	Fiji
—	—	1	641	—	—	—	—	—	—	—	-	Gambia
1	1,336	21	134,705	—	—	—	—	—	—	—	—	Ghana
3	576	—	...	—		—	—	—			—	Gibraltar
—	—	—	..	2	1,333	—	—	—	—	—		Gilbert Is.
—	..		-	—	—	—	—	—	—	—	—	Grenada
21	5,918	2	440	—	—	—	—	—	..	—	-	Guyana
3	13,329	10	78,305	4	26,196	3	55,200	—	—	..	—	Hong Kong
43	149,896	203	1,617,410	10	66,435	—	—	—	—	—	—	India
2	509	1	5,781	..	—	—	—	—	—	—	-	Jamaica
.	—	3	9,320	—	..	—	—	—	..	.		Kenya
44	34,669	34	134,648	4	9,005	—	—	—	—	—	.	Malaysia
6	3,258	11	45,719	—	—	—	—	—	—	—	—	Malta
—	—	4	30,821	1	2,092	—	—	—	—	-	-	Mauritius
2	537	1	711	—	—	—	—	—	—	—	—	Montserrat
—	—	2	16,187	1	9,423	—	—	—	—	.		Nauru
5	1,589	3	10,085	—	—	—	—	—	—	—	—	New Hebrides
26	44,814	8	78,409	—	—	—	—	—	—	—	—	New Zealand
13	9,080	25	167,008	—	—	—	...	—	—	—	—	Nigeria
26	7,243	—		4	563	—		—	...	—	—	Papua New Guinea
—	—	—	..	—	...	..		...	—	—	—	St Kitts-Nevis
1	387	—	-	—	—	1	436	—	-	—	—	St Lucia
18	5,581	3	1,917	—	-	—		—	...	—	—	St Vincent
—	—	5	29,958	—	—		—			—	—	Seychelles
—	—	3	5,042		.	—	...	—			—	Sierra Leone
156	348,740	283	1,588,818	15	103,745	18	162,076	-	—	1	2,404	Singapore
1	1,591	7	59,609	—	—	—	—	—	—	—		Sri Lanka
4	1,141	5	24,985	1	639	—	--	—	—		-	Tanzania
1	460	5	10,399	1	504	—		—	—	...		Tonga
6	2,471	1	843	—	—		.		—	—		Trinidad & Tobago
6	1,782	—	—			—	—	—		—	--	Turks & Caicos Is
—	—	1	5,510	—	—	—	—	—	—	-	—	Uganda
—	—	1	5,513	—	—	—	...	—	—	—	...	Zambia
1,406	1,826,927	1,718	9,989,844	66	298,438	123	1,804,977	—	..	3	4,174	Total Commonwealth
11	16,076	6	38,555	—	—	—	—	—	—	-	--	Albania
5	5,874	29	117,160	—	..	—	—	—	—	—	—	Algeria
7	3,299	4	14,289	—	—	—	—	—	—			Angola
42	116,353	89	577,035	7	40,043	—	—	—	—	—	—	Argentina
—	—	8	32,639	—		2	8,800			—	—	Austria
5	921	2	1,022			—	—			—	.	Bahrain
3	1,274	34	336,688	1	13,481	2	58,821	—	—	—	—	Belgium
—	—	—	—	—	—	—	—	..	—	—	—	Benin, People's Rep of
90	111,750	177	1,016,050	7	14,841	--	—	—	-	1	498	Brazil
—	—	1	283	—	—	.		--	-	—	—	Brunei
19	64,578	50	241,391	4	16,530				—	..	—	Bulgaria
2	3,605	9	44,678	2	2,971	—	—	-		—	—	Burma
—	—	3	25,078		...	—	—	—			..	Cameroon
1	216	1	1,599	1	437	..	—		..	—	-	Cape Verde Republic
17	19,354	36	224,420	1	2,627	—	—	-		—	—	Chile
95	129,612	296	2,144,166	5	54,162	—	—	—	—	.	—	China, People's Rep of
83	179,187	47	344,228	7	51,258	3	18,109	—	-	—	-	Taiwan, Province of
14	16,937	27	195,062	3	24,852	—	—	—	—	—	—	Colombia
1	328	1	298	--	—	—	—	—	—	..	--	Comoro
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Congo
6	3,446	3	2,038	—	—	—	—	—	—	—	—	Costa Rica
9	15,225	58	391,104	2	15,089	—	—	—	—		..	Cuba
2	2,455	7	43,645	—	—		..	—	—	—		Czechoslovakia
255	153,109	380	986,740	5	8,874	14	424,048	..	—	—	-	Denmark
11	4,652	6	2,758	—	—	—	—	—	—	—	—	Dominican Republic
3	1,824	10	60,045	1	11,616	.	—	—	.	—	—	Ecuador
17	25,701	41	156,103	7	45,244	—		—	—	--	—	Egypt

WORLD FLEETS - ANALYSIS BY PRINCIPAL TYPES (*continued*)

FLAG	OIL TANKERS		LIQUEFIED GAS CARRIERS		CHEMICAL TANKERS		MISCELLANEOUS TANKERS (Trading)		BULK/OIL CARRIERS (Inc. Ore-Oil)		GENERAL Single Deck	
	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross
EL SALVADOR	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
EQUATORIAL GUINEA	—	—			—	—	—				—	—
ETHIOPIA	1	2,051	—		—	—	—	—	—	—	6	2,777
FAROE IS.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2,162
FINLAND	50	1,166,590	3	12,172	1	1,984	—	—	—	—	63	54,702
FRANCE	112	7,512,825	7	211,485	14	80,581	13	23,303	7	659,569	66	95,885
GABON	2	74,471		—	—	—	1	257	—	—	1	455
GERMAN DEM. REP.	17	275,441		—	—	—	—	—	4	63,276	30	39,123
GERMANY, FED. REP. OF	128	3,534,326	13	38,161	8	11,837	—	—	2	123,196	429	263,960
GREECE	428	9,725,491	10	15,700	—	—	6	9,706	23	1,515,861	629	1,136,903
GUATEMALA		—	—	—	—	—	—	—	—		1	3,526
GUINEA			—	—	—	—	—	—			2	436
GUINEA BISSAU	—		—	—	—	—					—	
HONDURAS	2	1,364	—	—	—		—	—	—	—	17	7,038
HUNGARY				—	—	—	—	—	—	—	9	11,475
ICELAND	4	2,434	—	—	—	—	—	—	—	—	10	9,572
INDONESIA	68	101,138	3	1,653	2	5,860	—	—	—	—	377	320,218
IRAN	26	616,555	—	—			1	650	—	—	23	10,633
IRAQ	27	978,664		—		—	—	—	—		1	124
IRISH REPUBLIC	3	3,972	—		1	1,409	—	—		—	15	8,806
ISRAEL	2	368	—		—	—			—	—	1	232
ITALY	296	4,684,889	30	179,406	20	33,969	20	10,171	30	1,911,445	213	172,434
IVORY COAST	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—
JAPAN	1,461	17,116,763	162	602,927	219	139,803	26	25,760	47	3,527,627	2,255	2,928,324
JORDAN	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
KAMPUCHEA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	998
KOREA (NORTH)	3	21,734	—		—	—	—	—	—	—	—	
KOREA (SOUTH)	58	1,053,626	2	1,773	6	14,001	—	—	—	—	197	412,975
KUWAIT	13	1,078,775	—		—	—	—	—	—	—	20	16,034
LEBANON	—	—	—		—	—	—	—	—	—	76	49,007
LIBERIA	910	50,772,231	42	1,096,031	23	185,479	4	30,879	144	7,586,140	188	970,280
LIBYA	11	595,381		—	1	3,148	—	—	—	—	6	4,825
MADAGASCAR	3	1,324	—		1	1,599	—	—	—	—	9	2,375
MALDIVE IS.	3	2,192	—	—	—	—	—	—	—		7	14,059
MAURITANIA	—	—	—	—	—	—	—			—	—	
MEXICO	27	336,312	2	10,833	2	35,627	—	—			27	26,540
MOROCCO	5	105,582	1	2,345	5	30,023	1	1,100	—	—	3	1,845
MOZAMBIQUE, PEOPLE'S REP	1	366	—	—	—	—	—	—	—	—	1	168
NETHERLANDS	84	2,285,647	5	64,161	13	20,482	1	1,600	—	—	212	203,931
NICARAGUA	4	5,237		—	—	—	—	—	—	—	2	4,468
NORWAY	244	14,400,791	51	441,046	52	624,010	1	499	57	3,751,564	469	365,755
OMAN	—	—	—	—	—	—					2	2,027
PAKISTAN	1	15,941	—		—	—	—	—	—		1	330
PANAMA	282	6,523,949	27	305,365	17	45,690	4	4,777	8	441,037	985	2,765,348
PARAGUAY	2	1,813	—	—	—	—	—	—	—	—	15	13,254
PERU	12	79,789	—		—	—	—		—	—	6	3,866
PHILIPPINES	49	294,918	6	4,158	1	363	—	—	1	78,003	126	181,276
POLAND	28	572,131	—	—	—	—	—	—	—	—	37	86,155
PORTUGAL	23	653,329	2	3,688	1	1,453	1	1,858	—	—	31	24,720
QATAR	2	72,570		—			—	—	—	—	—	—
ROMANIA	40	246,927	—	—	—	—	—	—	—	—	28	28,195
SAUDI ARABIA	34	859,216	—	—	—	—	—	—	—	—	12	8,305
SENEGAL	4	3,876	1	492	—	—	1	2,209	—	—	2	3,444
SOMALI REPUBLIC	2	24,992	—	—	—	—	—		—	—	8	11,811
SOUTH AFRICA	4	45,367	—	—		—	—	—	—	—	5	1,966
SPAIN	114	4,217,362	15	56,765	12	15,158	2	7,364	4	255,831	292	488,880
SUDAN		—	—	—		—	—	—	—	—	1	382
SURINAM	1	208	—	—	—	—	—	—	—		3	1,435
SWEDEN	117	3,713,242	3	38,016	4	28,937	5	33,034	14	1,070,793	132	231,681
SWITZERLAND	—	—	—	—	2	3,198	—	—	—	—	1	1,000
SYRIA	—	—	—	—	1	323	—	—	—	—	17	11,035
THAILAND	30	143,927	1	743	—	—	—	—			35	68,728
TOGO	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—
TUNISIA	2	26,827	—	—	1	3,280	—	—	—	—	8	24,085
TURKEY	54	366,610	3	3,634	4	9,080	3	3,231			115	71,252
U.S.S.R	497	4,385,489	6	43,208	1	3,115	9	22,972	4	216,535	1,045	2,502,957
UNITED ARAB EMIRATES	10	77,899	2	958	—		1	499	—	—	21	13,155
UNITED STATES OF AMERICA	314	5,976,499	3	127,383	9	93,349	—	—	2	80,190	125	203,336
URUGUAY	7	133,618	—		—	—		—	—	—	5	3,427
VENEZUELA	18	267,846	—	—	—	—	—	—	—	—	22	78,763
VIETNAM	10	33,906	—		—	—	—	—	—	—	24	28,952
YEMEN ARAB REPUBLIC		—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1,260
YEMEN, PEOPLE'S DEM. REP.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	3	1,908
YUGOSLAVIA	30	233,774	—	—	—		—	—	1	45,330	85	90,915
ZAIRE	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
WORLD TOTAL	6,912	174,124,444	493	4,410,727	491	1,755,050	166	168,331	426	26,089,373	10,671	16,798,598

CARGO Multi Deck		PASSENGER/ CARGO SHIPS		CONTAINER SHIPS (Fully Cellular)		LIGHTER CARRIERS		VEHICLE CARRIERS		FLAG
No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	
1	1,816	—	—	—	—	—	—	—	—	El Salvador
—	—	1	3,070				—	—	—	Equatorial Guinea
6	38,365	—	—	—	—	—	—	—		Ethiopia
12	5,892	—	—	—	—	—	—	—	—	Faroe Is.
100	397,260	—	—	1	3,895	—	—	—	—	Finland
205	1,255,301	1	500	13	253,332	—	—	1	1,600	France
3	21,676	—	—	—	—	—	—	—	—	Gabon
149	693,619	1	11,061	—	—	—	—		—	German Dem. Rep.
749	2,378,995	1	10,328	48	708,216	1	37,134	3	2,919	Germany, Fed. Rep. of
1,166	7,206,900	32	179,635	3	20,738	—	—	—	—	Greece
4	7,947						—	—	—	Guatemala
							—	—	—	Guinea
—	—	—	—	—	—	—		—	—	Guinea-Bissau
23	84,017	1	8,185	—	—	—	—	—	—	Honduras
10	51,541	—	—	—	—	—	—	—	—	Hungary
39	58,360	2	1,418	—	—	—	—	—	—	Iceland
174	395,516	27	115,563	—			—	1	170	Indonesia
51	337,038						—		—	Iran
14	80,774	—	—	—	—	—		—		Iraq
9	11,315	—	—	4	6,530	—	—	—	—	Irish Republic
24	104,620	—	—	8	87,826	—	—	—	—	Israel
215	847,780	13	114,405	9	171,241	—		1	500	Italy
15	103,073	—	—	—	—	—		—	—	Ivory Coast
396	1,571,678	7	19,910	52	1,261,599	—	—	59	224,359	Japan
1	496	—	—	—	—	—	—		—	Jordan
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Kampuchea
8	23,958	1	5,000	—	—	—	—	—		Korea (North)
45	213,663	3	1,051	16	89,884	—	—	—	—	Korea (South)
54	656,999	—	—	—	—	—	—	—		Kuwait
77	152,389	2	20,593		—	—	—	—	—	Lebanon
392	2,909,818	9	71,029	32	299,281	—	—	12	123,879	Liberia
10	31,507	—	—	—	—	—	—	—	—	Libya
7	30,475	3	711	—	—	—	—	—	—	Madagascar
30	88,446	1	4,140	—	—	—	—	—	—	Maldive Is.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mauritania
22	107,049	—	—	—	—	—	—	—	—	Mexico
27	73,611	—	—	—	—	—	—	—	—	Morocco
8	13,934	—	—	—	—	—	—	—	—	Mozambique, People's Rep.
301	1,454,339	—	—	14	182,537	1	36,974	—	—	Netherlands
9	20,357	—	—	—	—	—	—	—	—	Nicaragua
356	1,194,600	10	24,863	2	55,285	2	73,732	19	158,705	Norway
4	2,546	—	—	—	—		—	—	—	Oman
41	356,101	7	62,855	—	—	—	—	—	—	Pakistan
849	4,279,010	29	164,038	21	136,938	—	—	10	84,914	Panama
3	2,312	—	—	—		—		—	—	Paraguay
27	186,847	1	3,383	—		—		—	—	Peru
74	324,003	23	36,785		—	—	—	—	—	Philippines
205	1,168,049	—		—	—	—	—			Poland
55	309,017	5	34,927	3	6,260		—	—		Portugal
—	—	—		—	—	—	—		—	Qatar
69	334,543	1	6,669	—	—	—	—	—		Romania
30	96,840	2	7,987	—			—	—	—	Saudi Arabia
3	1,423	1	1,012	—	—	—		—	—	Senegal
19	112,131	—	—	—	—	—	—		—	Somali Republic
34	239,639	1	1,573	1	2,994	—	—	—		South Africa
200	376,832	17	80,869	19	33,610	—	—	2	2,646	Spain
7	41,873	—	—	—	—	—	—		—	Sudan
3	4,806	—		—	—	—	—	—		Surinam
122	731,143	1	186	2	66,916	—	—	2	28,959	Sweden
17	120,250	—	—	—	—	—	—	—	—	Switzerland
8	8,008	—	—	—	—	—	—	—	—	Syria
10	34,944	—	—	—	—	—	—	—	—	Thailand
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Togo
10	22,467	—	—	—	—	—	—	—	—	Tunisia
80	304,235	17	93,284	—	—	—	—	—	—	Turkey
745	4,955,892	22	56,628	14	108,780	—	—	—	—	U.S.S.R.
17	42,498	1	8,700	—	—	—	—	—	—	United Arab Emirates
376	3,419,529	7	41,011	98	1,712,399	23	646,579	—	—	United States of America
10	44,180	—	—	—	—		—	—	—	Uruguay
37	168,375	1	1,100	—		—	—	—	—	Venezuela
14	51,913	—	—	—	—	—	—	—	—	Vietnam
—	—	—	—	—	—		—	—	—	Yemen Arab Republic
2	1,347	—	—	—		—		—	—	Yemen, People's Dem. Rep. of
174	1,037,355	9	38,369	3	20,226	—	—	—	—	Yugoslavia
10	82,470	1	13,481	—	—	—	—		—	Zaire
11,010	**58,452,620**	**380**	**1,836,782**	**507**	**7,543,242**	**27**	**794,419**	**114**	**633,323**	**WORLD TOTAL**

WORLD FLEETS – ANALYSIS BY PRINCIPAL TYPES (*continued*)

FLAG	FISH FACTORIES & CARRIERS		FISHING (Inc. Factory Trawlers)		FERRIES & PASSENGER VESSELS		SUPPLY SHIPS & TENDERS		TUGS		DREDGERS	
	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross
UNITED KINGDOM	.	—	557	198,263	163	643,856	155	229,547	343	117,986	156	237,806
ANGUILLA		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ANTIGUA	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
AUSTRALIA	—	—	95	18,344	21	22,768	20	17,951	125	31,857	20	19,870
BAHAMAS	1	994	22	5,457	1	422	2	687	9	2,668	1	283
BANGLADESH	—		2	317	10	6,088	3	1,157	27	6,390	5	6,287
BARBADOS	—	—	28	3,446	—	—	—	..	3	574	—	
BELIZE	.	—				—	..	...		—	.	—
BERMUDA	1	18,888	7	3,525	1	5,813	5	6,192	11	4,184		
BRITISH SOLOMON IS.	—		—	.	2	354		—				
BRITISH VIRGIN IS.			—	..	1	146	—	..				
CANADA	2	357	482	145,872	120	260,164	31	29,465	201	61,045	10	11,264
CAYMAN IS			7	1,226	4	3,406	8	3,027	8	2,855		
CYPRUS			7	3,182	23	60,722	1	178	7	1,281		
FALKLAND IS.	—						—			.		
FIJI	—	—	2	306	7	1,745	1	132	3	550		
GAMBIA	—	..	—	—	2	657			1	146	1	164
GHANA	3	5,602	44	38,885	—	..	—	—	9	1,718	1	450
GIBRALTAR	—	.	—	—	1	271						
GILBERT IS.			—	—	—	...	—	—	—			
GRENADA	—	—	—	—	—	.	—	—	—	.		
GUYANA	—	—	25	2,676	12	4,299	.	...	3	366	1	548
HONG KONG	.	—	7	1,454	33	14,293	—	—	14	3,151	1	1,154
INDIA	—	—	26	4,075	6	22,471	7	10,742	62	18,781	43	82,142
JAMAICA	—	—	3	648	—	—	—	—	—	—	—	—
KENYA	—	—	1	122	3	654	—	—	9	2,392	—	—
MALAYSIA	—	—	7	1,479	13	4,675	19	7,802	19	3,919	6	1,463
MALTA	—	—	—	—	6	3,350	—	—	13	3,137	1	499
MAURITIUS	—	—	9	2,764	1	1,315	—	—	2	296	—	—
MONTSERRAT	—	—					—	.	—	—	—	—
NAURU	—	..	—	—	1	3,179		—	—	—	—	—
NEW HEBRIDES	1	385	.		1	130	—	—	—	—	..	—
NEW ZEALAND	—	—	17	4,180	10	22,323	1	111	27	7,275	9	8,054
NIGERIA			21	3,091	9	3,093	5	1,931	8	1,755	2	4,320
PAPUA NEW GUINEA	—	—	14	2,067	2	335	2	365	1	274	—	—
ST KITTS-NEVIS	—	—		.	—		—	..	—	—	—	—
ST. LUCIA	—	—	1	105	—		—	..	—	—	—	.
ST. VINCENT	—	—	.		2	409	—	—	—	—	—	—
SEYCHELLES	—	—		—	2	27,204			1	191		
SIERRA LEONE	—	—	1	119	3	600	..	—	5	1,537		.
SINGAPORE	.		9	4,720	9	37,730	26	17,218	116	36,087	1	1,105
SRI LANKA	—	—	11	3,187	—	—	—	—	8	3,558	4	3,281
TANZANIA			1	499	5	6,696	1	383	4	1,031	—	.
TONGA	—	—	1	101	1	515	—	—	1	228	..	.
TRINIDAD & TOBAGO	—	—	19	2,797	4	6,836	—	—	8	1,878	—	—
TURKS & CAICOS IS	—	—	1	124	—	—	—	—	—	—	—	—
UGANDA	—	—	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ZAMBIA	—	—	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL COMMONWEALTH	**8**	**26,226**	**1,427**	**453,031**	**479**	**1,166,419**	**287**	**326,888**	**1,048**	**317,110**	**262**	**378,690**
ALBANIA	—	—	2	300	—	—	—	—	—	—	1	939
ALGERIA	—	—	22	2,371	5	42,275	—	—	23	4,574	—	—
ANGOLA	—	—	3	959	—	—	—	—	6	1,621	—	—
ARGENTINA	—	—	108	34,403	18	31,277	1	195	34	11,141	9	18,630
AUSTRIA	—	—	—	.	..		...	—			...	—
BAHRAIN	—	—	4	420	—	—	1	194	11	2,103	.	—
BELGIUM	—	—	91	14,145	12	49,666	5	2,639	61	16,574	12	39,958
BENIN, PEOPLE'S REP. OF	—	—	5	625	—	—	—	—	1	182	—	—
BRAZIL	—	—	54	11,886	14	21,816	6	32,605	73	22,409	6	19,472
BRUNEI	—	—	—	—		.	-			...	1	616
BULGARIA	6	32,176	34	77,950	8	2,220	—	—	16	3,224		.
BURMA		—	4	714	3	362	4	2,588	12	2,895	3	2,411
CAMEROON	—	—	22	5,105	—	—	—	—	3	470	—	—
CAPE VERDE REPUBLIC	—	—	3	1,083	—	—	—	—	1	179		.
CHILE	—	—	48	8,783	2	747	—	—	9	2,063	1	252
CHINA, PEOPLE'S REP. OF	11	10,025	9	3,750	6	37,416	5	3,320	32	16,896	30	83,748
TAIWAN, PROVINCE OF	—	—	230	64,924	2	10,466	1	1,459	16	3,835	5	7,336
COLOMBIA	—		1	118	—	—	1	393	1	117	2	4,977
COMORO	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CONGO	—	—	12	3,630	—	—	—	—	2	542	—	—
COSTA RICA	—	.	4	1,184	—	—	—	—	1	143	—	—
CUBA	—	—	195	134,144	4	8,224	1	385	10	2,505	2	597
CZECHOSLOVAKIA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
DENMARK	2	630	373	73,455	87	226,387	6	3,502	34	14,774	42	18,009
DOMINICAN REPUBLIC	—	—	—	—	—	—	—	.	2	385	—	—
ECUADOR	—	—	19	5,997	2	2,193	—	...	—	—	—	—
EGYPT	—	—	6	8,728	4	12,465	7	5,857	51	14,329	1	7,689

LIVESTOCK CARRIERS		ICEBREAKERS		RESEARCH SHIPS		MISCELLANEOUS (Non-Trading)		TOTAL		FLAG
No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	
1	941			24	29,653	177	353,550	3,432	31,646,351	United Kingdom
.			—	..		.		1	399	Anguilla
..						1	149	1	149	Antigua
1	320		—	1	161	45	29,131	424	1,374,197	Australia
1	400	—	—	1	476	1	157	109	106,317	Bahamas
—	—	—	..	3	705	—		133	244,314	Bangladesh
..	—	—	—	-	—	1	137	33	4,448	Barbados
—	—	—	—	—	—	—		3	620	Belize
		—	—	—	—	2	75,185	88	1,751,515	Bermuda
1	140		.	-		1	194	9	1,746	British Solomon Is.
.					-	4	574	16	4,057	British Virgin Is.
1	837	15	51,050	30	38,159	50	58,354	1,283	2,822,948	Canada
.	..			3	2,692	1	120	106	123,787	Cayman Is.
5	4,570		—	..	.	5	6,521	800	2,787,908	Cyprus
		.	..	2	6,400			5	6,937	Falkland Is.
				1	105	4	717	33	10,879	Fiji
								5	1,688	Gambia
		..	..	—	..	.		79	182,696	Ghana
						1	134	6	18,549	Gibraltar
		..	..		—			2	1,333	Gilbert Is.
.	..	.		..		2	226	2	226	Grenada
			—	—	..	3	401	70	16,274	Guyana
						5	2,700	113	689,679	Hong Kong
—	—			5	3,983	24	18,757	566	5,482,176	India
			.	-		1	137	7	7,075	Jamaica
...						.		19	15,191	Kenya
-	—	..			.	6	3,143	179	563,666	Malaysia
—	..	—	—	—	..	2	616	44	100,420	Malta
-		—	—	—	—	—	.	17	37,288	Mauritius
—	..		-	...		.	—	3	1,248	Montserrat
...	—	...			—	..		5	48,353	Nauru
-			—	—		..	—	10	12,189	New Hebrides
—	—	—	.	1	1,192	1	762	102	199,462	New Zealand
—	—	—	—	1	1,056	4	737	94	335,540	Nigeria
—	—	—	—	—	—	10	2,082	64	16,217	Papua New Guinea
	—	—	—	1	226		—	1	256	St. Kitts Nevis
—	—	—	—	—	—	—	—	3	928	St. Lucia
—	—	—	—	—	..	1	134	25	8,428	St. Vincent
..	—	—		...	—	1	192	10	59,140	Seychelles
.	.			.	—			12	7,298	Sierra Leone
8	63,425	—	—	4	689	24	15,894	872	6,791,398	Singapore
.	..		...	—				37	92,581	Sri Lanka
	..	—	—	..	—	—	—	22	35,613	Tanzania
-	—	..	—	—		.	—	12	14,180	Tonga
						2	426	42	17,192	Trinidad & Tobago
							...	8	2,405	Turks & Caicos Is.
—	—	—	—	—	—	—		1	5,510	Uganda
..	—	—	—	—	—	—	—	1	5,513	Zambia
18	71,033	15	51,050	77	85,527	379	569,125	8,909	55,568,205	Total Commonwealth
—	—	—	—	—	—	—		28	55,870	Albania
						1	1,500	112	1,055,962	Algeria
		..					—	22	22,043	Angola
—	—	1	3,640	—	..	13	30,396	401	1,677,169	Argentina
		.	—		..			11	53,284	Austria
	.	..			—	3	836	28	6,409	Bahrain
1	1,179	...	—	2	404	18	18,971	271	1,595,489	Belgium
..	—	—	—	—	—	1	105	7	912	Benin, People's Rep. of
1	569	...	..	1	578	20	15,870	538	3,329,951	Brazil
—	—	—	—	—	—	—	—	2	899	Brunei
—	—	—	—	—	—	7	2,578	186	964,156	Bulgaria
—	—	—	—	—	—	5	1,020	56	67,502	Burma
.	..	..	..	...	—	-	—	29	78,180	Cameroun
—	—	—	—	—	—	2	452	9	3,966	Cape Verde Republic
—	—	—	—	—	—	15	5,353	143	405,971	Chile
—	—	—	-	2	3,118	12	16,245	1,965	5,804,159	China, People's Rep. of
—	-	—	—	1	596	2	870			Taiwan, Province of
—	—	—	—	—	...	-	...	52	247,240	Colombia
—	—	-	.	—	—	—	—	3	765	Comoro
—	—	—	—	..			—	14	4,172	Congo
—	—	..	..	—	—	—	-	14	6,811	Costa Rica
—	—	—	—	—	.	14	2,822	315	667,518	Cuba
—	—	—	—	—			—	14	148,689	Czechoslovakia
5	12,107	6	8,841	1	495	59	25,659	1,407	5,331,165	Denmark
			—	—	—	...		20	8,469	Dominican Republic
			-	—	—	2	1,600	55	197,244	Ecuador
.	—	—	—	2	819	16	3,996	176	407,818	Egypt

WORLD FLEETS - ANALYSIS BY PRINCIPAL TYPES (*continued*)

FLAG	FISH FACTORIES & CARRIERS		FISHING (Inc. Factory Trawlers)		FERRIES & PASSENGER VESSELS		SUPPLY SHIPS & TENDERS		TUGS		DREDGERS	
	No	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross	No	Tons Gross	No.	Tons Gross	No.	Tons Gross
EL SALVADOR	..	—	—	—	..	..	—	—	1	171	—	..
EQUATORIAL GUINEA	..	..	—	—	..	..	—	—	..	..	..	..
ETHIOPIA	..	..	3	327	—	—	..	..	1	337	..	—
FAROE IS.	..	..	134	43,052	7	4,016	—	..	1	436	1	236
FINLAND	..	—	9	2,122	42	172,321	1	400	19	5,403	2	890
FRANCE	3	6,119	561	189,479	46	206,374	21	13,636	129	28,882	19	29,525
GABON	..	—	5	723	—	..	..	—	..	—	—	—
GERMAN DEM. REP.	8	43,713	153	103,305	15	46,919	1	1,135	18	2,841	5	4,797
GERMANY, FED. REP. OF	..	..	148	137,513	100	136,106	53	50,891	167	65,360	9	32,851
GREECE	2	3,167	100	43,623	210	554,723	..	..	71	19,704	4	1,990
GUATEMALA	..	..	2	250	—	..	..	..	1	129	—	..
GUINEA	—	..	2	368	1	387	—	..	3	386	..	..
GUINEA-BISSAU	—	..	—	—	1	219	..	—	—	..	—	—
HONDURAS	—	..	13	1,512	—	..	—	—	2	693	..	..
HUNGARY	—	..	—	—	..	..	—	—	—	..	—	..
ICELAND	—	—	293	83,694	5	2,539	1	381	2	323	3	1,084
INDONESIA	3	450	125	25,499	43	55,697	34	24,727	127	32,704	7	15,054
IRAK	—	—	20	3,817	3	1,092	10	8,072	54	16,973	2	2,101
IRAQ	..	..	9	2,147	1	129	3	2,043	31	13,152	15	51,416
IRISH REPUBLIC	..	..	27	6,186	7	20,535	4	4,916	11	2,502	3	1,083
ISRAEL	—	—	2	2,010	..	—	—	—	11	3,172	..	..
ITALY	—	..	243	89,082	186	695,248	5	2,999	230	51,466	12	13,229
IVORY COAST	1	499	36	10,860	—	..	..	..	7	1,285	..	..
JAPAN	71	180,257	2,943	979,215	481	968,316	11	6,848	634	147,626	5	14,911
JORDAN	—	..	1	200	..	..	..	..	—	..	..	..
KAMPUCHEA	—	..	—	—	—	..	..	..	1	210	1	2,350
KOREA (NORTH)	6	36,190	1	2,600	—	..	—	—	..	..	—	..
KOREA (SOUTH)	13	51,976	639	241,703	19	8,861	1	266	11	5,964	—	—
KUWAIT	2	4,879	95	13,219	3	4,137	3	589	21	6,053	—	—
LEBANON	..	..	4	560	..	—	—	..	—	—	—	—
LIBERIA	1	2,001	2	224	6	98,389	8	4,616	7	2,839	1	6,663
LIBYA	—	—	8	1,106	3	30,468	1	2,500	8	1,920	1	644
MADAGASCAR	—	—	18	2,539	..	..	..	..	2	378	..	—
MALDIVE IS.	—	..	2	1,313	..	..	—	—	2	531	—	—
MAURITANIA	—	—	4	1,113	..	—	—	—	..	—	..	..
MEXICO	..	—	168	37,899	11	45,780	2	339	28	9,195	12	25,037
MOROCCO	1	1,966	24	6,365	4	9,110	..	—	13	2,557	2	2,183
MOZAMBIQUE, PEOPLE'S REP.	..	—	32	4,787	..	..	1	459	13	4,758	2	2,904
NETHERLANDS	..	..	380	86,228	21	126,948	3	2,434	123	82,016	20	70,981
NICARAGUA	..	..	15	4,526	—	—	—	—	—	..	..	..
NORWAY	6	18,841	646	203,681	335	416,389	32	22,211	161	75,184	2	532
OMAN	..	..	1	236	1	123	..	—	1	215	..	..
PAKISTAN	..	—	2	398	1	113	1	150	7	1,665	7	6,161
PANAMA	7	39,818	318	136,985	41	278,738	101	51,674	195	77,750	14	35,899
PARAGUAY	..	..	..	—	4	2,701	..	..	—	—	—	..
PERU	..	—	610	129,166	—	—	..	..	9	1,701	1	1,538
PHILIPPINES	5	1,616	101	23,193	66	75,180	2	582	35	13,244	1	480
POLAND	9	75,340	319	277,810	21	36,122	1	276	57	12,249	6	5,596
PORTUGAL	..	..	165	126,508	7	27,084	3	4,314	42	10,519	3	2,907
QATAR	..	..	3	346	—	..	..	..	9	2,633	..	..
ROMANIA	4	34,038	30	84,435	2	268	2	1,300	17	4,605	5	4,345
SAUDI ARABIA	..	—	2	364	4	17,368	7	11,525	18	4,743	—	..
SENEGAL	..	—	57	14,246	..	..	..	—	5	1,164	—	—
SOMALI REPUBLIC	—	..	..	..	—	..	..	..	1	178	—	—
SOUTH AFRICA	2	939	174	65,434	1	30,213	7	1,372	42	23,525	7	16,123
SPAIN	4	14,144	1,797	580,181	40	127,663	1	124	101	23,519	10	6,546
SUDAN	..	—	—	..	..	..	..	..	5	1,120	—	—
SURINAM	—	—	..	..	—	..	..	..	3	544	—	—
SWEDEN	—	..	62	14,324	88	269,919	5	5,992	93	20,961	1	107
SWITZERLAND	—	—	..	—	1	277	..	..	—	..	—	—
SYRIA	..	..	..	..	..	..	—	—	5	933	..	..
THAILAND	..	..	3	906	..	—	2	562	10	1,766	5	8,022
TOGO	..	..	1	134	—	—	—	—	..	..	..	..
TUNISIA	—	..	1	148	1	286	—	—	14	2,878	..	..
TURKEY	4	663	2	501	102	83,307	..	—	31	7,632	2	1,651
U.S.S.R.	573	2,960,889	3,964	3,479,179	203	630,743	3	853	622	223,265	30	56,291
UNITED ARAB EMIRATES	..	..	1	150	1	180	2	891	15	2,994	—	..
UNITED STATES OF AMERICA	9	8,985	1,920	426,290	54	204,920	400	89,945	1,039	246,438	6	17,870
URUGUAY	..	..	14	5,325	1	1,622	..	—	7	1,432	1	3,188
VENEZUELA	..	—	43	7,378	12	52,805	—	—	39	9,888	2	34,806
VIETNAM	..	..	17	2,590	1	7,034	..	—	1	582	1	2,841
YEMEN, ARAB REPUBLIC	..	..	..	—	—	..	..	..	1	176	—	—
YEMEN, PEOPLE'S DEM. REP.	..	..	7	2,285	—	—	—	—	4	850	—	..
YUGOSLAVIA	1	113	5	2,518	55	27,718	..	—	26	7,091	5	5,173
ZAIRE	..	—	14	4,793	—	..	—	—	5	1,161	4	7,880
WORLD TOTAL	762	3,535,660	19,178	8,626,375	2,903	7,091,020	1,057	699,047	5,816	1,730,642	616	1,081,209

LIVESTOCK CARRIERS		ICEBREAKERS		RESEARCH SHIPS		MISCELLANEOUS (Non-Trading)		TOTAL		FLAG
No	Tons Gross	No	Tons Gross	No.	Tons Gross	No	Tons Gross	No	Tons Gross	
	—	—	—					2	1,987	EL SALVADOR
--			.	--	—	..	—	1	3,070	EQUATORIAL GUINEA
						1	132	18	23,989	ETHIOPIA
—						9	1,316	172	57,118	FAROE ISLANDS
-	..	10	39,227	7	2,286	3	1,558	337	2,262,095	FINLAND
	.	-	—	19	14,346	46	60,013	1,327	11,613,859	FRANCE
—	—	—	-			3	1,063	15	98,645	GABON
--	---	1	2,254	4	1,841	27	22,338	447	1,486,838	GERMAN DEM. REP
2	657	3	3,703	15	7,780	31	19,959	1,975	9,592,314	GERMANY, FED. REP. OF
3	1,502	—	—	2	1,707	90	15,954	3,344	29,517,059	GREECE
—	-	—	—	—	—	—	—	8	11,854	GUATEMALA
	—	—	—	—	—	2	256	11	12,597	GUINEA
		--	—	—	—	—	—	1	219	GUINEA-BISSAU
--	.			—	---	5	2,094	63	104,903	HONDURAS
—				---	.	.	—	19	63,016	HUNGARY
	—	---	—	—	---	14	6,897	375	166,702	ICELAND
	-		--	4	3,825	33	20,827	1,032	1,163,173	INDONESIA
				--		3	5,130	193	1,002,061	IRAN
—				2	1,008	7	5,788	110	1,135,245	IRAQ
.	.	—	—	—	—	6	1,675	98	211,872	IRISH REPUBLIC
	—	---		.			-	58	404,651	ISRAEL
4	2,266	—	—	2	1,474	55	53,216	1,690	11,111,182	ITALY
								59	115,717	IVORY COAST
1	8,325			13	15,256	406	346,232	9,642	40,035,853	JAPAN
	.	—	—	—	—	.	—	2	696	JORDAN
	—	—	—	—	—	.	-	3	3,558	KAMPUCHEA
								19	89,482	KOREA (NORTH)
—						3	422	1,042	2,494,724	KOREA (SOUTH)
5	36,334					8	1,315	226	1,831,194	KUWAIT
3	4,245					1	215	163	227,009	LEBANON
2	4,811	---	—	—	-	13	161,767	2,617	79,982,968	LIBERIA
	--	—	—	—	—	4	2,470	53	673,969	LIBYA
				--	.	1	449	44	39,850	MADAGASCAR
								45	110,681	MALDIVE ISLANDS
		.	-	--	--		—	4	1,113	MAURITANIA
						8	7,248	311	673,964	MEXICO
	—	—	..	—	—	3	1,114	91	278,295	MOROCCO
	—	-	..	—	--	1	242	50	27,618	MOZAMBIQUE, PEOPLE'S REP.
7	4,212	--	..	5	5,573	35	60,619	1,254	5,290,360	NETHERLANDS
—	—	—	—	—	—	—	—	30	34,588	NICARAGUA
1	299	2	285	11	7,746	60	104,069	2,738	27,801,471	NORWAY
.			..		..	1	990	18	6,137	OMAN
—	—	—	—	1	100	13	9,883	84	475,600	PAKISTAN
4	11,974	—	—	9	3,957	87	242,251	3,267	19,458,419	PANAMA
1	728	—	—	—	—	1	1,122	26	21,930	PARAGUAY
	—	—		.		6	1,581	681	555,419	PERU
—			..	3	1,036	4	1,734	504	1,146,529	PHILIPPINES
		1	1,152	3	587	19	8,159	773	3,447,517	POLAND
..			.	--	—	5	1,651	358	1,281,439	PORTUGAL
1	7,977	..				4	1,184	19	84,710	QATAR
2	2,566			1	659	7	5,245	207	1,218,171	ROMANIA
2	4,720	—	—	—	..	8	7,645	119	1,018,713	SAUDI ARABIA
..	—	—	—	1	178		..	75	28,044	SENEGAL
								31	158,166	SOMALI REPUBLIC
-				1	278	15	6,438	297	476,324	SOUTH AFRICA
						51	38,832	2,726	7,186,081	SPAIN
					.	—	-	13	43,375	SUDAN
	--	---	..	.		2	284	12	7,277	SURINAM
	---	11	33,127	2	1,185	18	6,846	728	7,429,394	SWEDEN
—	--	—	—	—	—	1	2,900	28	252,746	SWITZERLAND
—	—	—	—	—	—	1	380	32	20,679	SYRIA
—	—	—	—	2	461	2	605	100	260,664	THAILAND
		.			..	—	-	1	134	TOGO
—	—	—	—	—	—	—	—	39	100,128	TUNISIA
.				1	750	14	9,397	448	1,288,282	TURKEY
—	—	35	177,101	148	277,168	172	325,496	8,167	21,438,291	U.S.S.R.
1	289			1	145	12	3,742	85	152,100	UNITED ARAB EMIRATES
		2	21,800	82	44,149	105	178,670	4,740	15,299,681	UNITED STATES OF AMERICA
..	—	..						45	192,792	URUGUAY
1	1,344			2	208	1	7,813	179	639,396	VENEZUELA
-		—	—	—	--	1	707	69	128,525	VIETNAM
								4	1,436	YEMEN ARAB REPUBLIC
		...	—	—	—		—	16	6,390	YEMEN, PEOPLE'S DEM. REP.
.		1	159	2	331	17	4,696	459	2,284,526	YUGOSLAVIA
--	-	—	--	—	—	—	--	34	109,785	ZAIRE
65	177,137	88	342,339	429	485,551	2,006	2,470,227	67,945	393,678,369	WORLD TOTAL

ANNEXE

TRANSPORT

159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping

Thousand metric tons

Country or area	1973							
	Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées			
		Petroleum — Pétrole				Petroleum — Pétrole		
	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches
WORLD	**3,273,327**	**1,513,138**	**354,769**	**1,405,420**	**3,235,496**	**1,515,550**	**337,882**	**1,382,064**
AFRICA	**413,135**	**272,090**	**8,990**	**132,055**	**94,927**	**31,266**	**8,933**	**54,728**
Algeria	* 44,247	36,161	* 3,499	4,587	* 5,752	—	* 150	* 5,602
Angola	15,847	7,323	* 96	* 8,428	2,064	—	336	1,728
Benin	142	—	—	142	546		190	356
Cape Verde	* 70	–		* 70	410	—	* 314	* 96
Comoros	9	—	—	9	54	—	11	43
Congo	2,659	* 2,050	–	* 609	595	—	* 269	* 326
Egypt	* 6,886	* 4,500	201	2,185	* 9,860	* 2,890	* 199	6,771
Equatorial Guinea	* 40	—	—	* 40	* 140	—	* 5	* 135
Ethiopia	783	—	135	648	1,004	* 680	* 47	* 277
Fr. Territory of the Afars and the Issas	151	–		151	759	–	* 490	* 269
Gabon	* 7,708	* 6,018	* 710	* 980	356	—	* 6	* 350
Gambia	76	—	4	72	120	—	25	95
Ghana	2,294	—	218	2,076	2,787	1,069	* 1	* 1,717
Guinea	* 1,500	–	—	* 1,500	* 570	–	* 251	* 319
Guinea-Bissau	40	—	–	40	172	—	31	141
Ivory Coast	* 4,082	—	87	3,995	3,495	1,255	130	2,110
Kenya	2,551	—	393	2,158	4,173	2,716	124	1,333
Liberia	25,713	–	—	25,713	1,133	446	* 3	* 684
Libyan Arab Republic	* 107,166	104,861	* 2,286	19	5,051	–	834	4,217
Madagascar	692	—	196	496	1,116	646	24	446
Mauritania	* 8,500	—	-	* 8,500	* 350	—	* 97	* 253
Mauritius	900	—	–	900	731	—	* 283	* 448
Morocco	19,327	—	12	19,315	6,092	2,262	249	3,581
Mozambique	12,146	–	163	11,983	4,793	792	171	3,830
Nigeria	* 101,442	99,064	278	* 2,100	* 4,700	—	90	* 4,610
Reunion	316	—	–	316	735	–	* 105	* 630
St. Helena	1	–	—	1	9		* 1	* 8
Sao Tome and Principe	20	—	—	20	35	—	* 5	* 30
Senegal	2,386	—	* 43	* 2,343	2,377	668	1,005	704
Seychelles	12	—	—	12	110	—	32	78
Sierra Leone	* 3,150		* 10	* 3,140	* 830	* 300	* 41	* 489
Somalia	475		—	475	437	—	72	365
South Africa	* 18,815	-	* 20	18,795	* 22,265	* 13,665	* 1,188	* 7,412
Sudan	1,175		—	1,175	2,143	* 700	* 735	* 708
Togo	2,253	—	-	2,253	385	—	109	276
Tunisia	16,425	12,113	81	4,231	3,212	1,030	346	1,836
United Rep. of Cameroon	891	-	—	891	1,167	—	* 318	* 849
United Rep. of Tanzania:								
Tanganyika	1,061	-	353	708	2,602	1,415	373	814
Zanzibar	* 50	-	-	* 50	* 90	—	* 13	* 77
Western Sahara[8]	585	—	—	585	226	—	45	181
Zaire	549	—	* 205	* 344	1,481	732	* 215	* 534
AMERICA, NORTH	**484,663**	**9,187**	**76,675**	**398,801**	**647,255**	**289,802**	**146,777**	**210,676**
Antigua	* 229	—	* 222	* 7	* 637	* 596	* 1	* 40
Bahamas	* 15,231		11,531	* 3,700	* 16,380	14,295	885	* 1,200
Barbados	* 155	—	* 3	* 152	* 592	* 160	* 172	* 260
Belize	* 110	—	—	* 110	* 140	-	* 49	* 91
Bermuda	* 100	–	—	* 100	* 405	—	* 205	* 200

For general note and foot-notes, see end of table.

TRANSPORTS

159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux

Milliers de tonnes métriques

1974

Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées				
	Petroleum — Pétrole				Petroleum — Pétrole			
Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Pays ou zone
3,304,218	**1,497,558**	**335,310**	**1,471,350**	**3,253,489**	**1,470,267**	**311,905**	**1,471,317**	MONDE
388,003	**247,901**	**9,099**	**131,003**	**105,050**	**29,454**	**9,365**	**66,231**	AFRIQUE
* 42,824	34,466	* 3,628	4,730	* 7,447		* 157	* 7,290	Algérie
16,568	7,377	* 262	* 8,929	2,954	—	167	2,787	Angola
127	—	—	127	611		171	440	Bénin
27	—	-	27	277	—	* 169	* 108	Cap-Vert
* 10		--	* 10	* 60	—	* 9	* 51	Comores
2,764	* 2,450		* 314	645	—	* 290	* 355	Congo
* 4,344	* 2,320	575	1,449	* 11,384	* 2,000	* 540	8,844	Egypte
* 45	—	..	* 45	* 145	—	* 17	* 128	Guinée équatoriale
681	—	103	578	1,014	* 610	* 42	* 362	Ethiopie
139	—	--	139	728	.	* 505	* 223	Terr. français des Afars et des Issas
* 10,306	9,071	* 485	* 750	351	—	* 6	* 345	Gabon
99	.	5	94	110	—	19	91	Gambie
2,118	—	289	1,829	3,311	1,108	* 5	* 2,198	Ghana
* 1,550	—	—	* 1,550	* 580	—	* 263	* 317	Guinée
53	—	—	53	134	—	26	108	Guinée-Bissau
3,821	—	153	3,668	3,586	1,418	25	2,143	Côte d'Ivoire
2,468	—	526	1,942	4,054	2,808	167	1,079	Kenya
25,211		1	25,210	* 1,125	595	* 3	* 527	Libéria
* 74,065	72,105	* 1,957	3	6,413	—	1,254	5,159	République arabe libyenne
673	—	302	371	1,112	604	16	492	Madagascar
* 8,600	—	—	* 8,600	* 360	—	* 97	* 263	Mauritanie
861	—		861	802		* 295	* 507	Maurice
21,425	—	10	21,415	6,619	2,585	275	3,759	Maroc
10,038	—	23	10,015	3,989	255	188	3,546	Mozambique
* 111,124	108,765	159	* 2,200	* 5,200	—	526	* 4,674	Nigéria
215	--	—	215	813		* 116	* 697	Reunion
1	-	—	1	11	—	* 1	* 10	Sainte-Hélène
* 25	.	—	* 25	* 40		* 5	* 35	Sao Tomé et Principe
2,602	—	* 57	* 2,545	2,013	673	857	483	Sénégal
13	..	—	13	106	—	* 36	* 70	Seychelles
* 3,200	—	* 1	* 3,199	* 800	* 310	* 25	* 465	Sierra Leone
* 500		-	* 500	* 450	—	* 80	* 370	Somalie
* 19,100	—	* 30	19,070	* 25,012	* 12,600	* 1,077	* 11,335	Afrique du Sud
884	—		884	1,901	* 710	* 745	* 446	Soudan
2,643	--	—	2,643	345		101	244	Togo
15,667	11,347	135	4,185	3,977	843	378	2,756	Tunisie
858		—	858	1,231	..	* 306	* 925	Rép.-Unie du Cameroun
1,112	—	193	919	3,454	1,638	89	1,727	Rép.-Unie de Tanzanie Tanganyika
* 55		—	* 55	* 95	—	* 13	* 82	Zanzibar
* 600	..	--	* 600	* 250	—	* 50	* 200	Sahara occidental[a]
587	-	* 205	* 382	* 1,541	* 697	* 254	* 590	Zaïre
466,825	**9,750**	**68,472**	**388,603**	**633,471**	**295,848**	**122,586**	**215,037**	AMERIQUE DU NORD
* 227		* 220	* 7	* 583	* 420	* 123	* 40	Antigua
* 13,704	—	* 10,204	* 3,500	* 13,127	* 10,000	* 2,027	* 1,100	Bahamas
* 134	—	.	* 134	* 676	* 145	* 261	* 270	Barbade
* 115	..		* 115	* 140	..	* 50	* 90	Belize
* 100	—	-	* 100	* 470	—	* 263	* 207	Bermudes

Voir la fin du tableau pour la remarque générale et les notes.

TRANSPORT

159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping (continued)

Thousand metric tons

Country or area	1973							
	Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées			
	Total	Petroleum — Pétrole		Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Petroleum — Pétrole		Dry cargo Cargaisons sèches
		Crude Brut	Products Produits			Crude Brut	Products Produits	
AMERICA, NORTH (continued)								
British Virgin Islands	*5	—	—	*5	36	—	8	28
Canada	112,436	961	6,084	105,391	65,961	20,309	4,888	40,764
Cayman Islands	*4	—	—	*4	*37	—	19	*18
Costa Rica	1,539	—	—	1,539	1,301	447	169	685
Cuba	5,407	—	—	5,407	12,077	5,243	*1,841	*4,993
Dominica	*45	—	—	*45	*31	—	*8	*23
Dominican Republic	3,424	—	—	3,424	*1,915	*775	*490	*650
El Salvador	410	—	—	410	1,349	*612	*11	726
Greenland	77	—	—	77	278	—	168	110
Grenada	*25	—	—	*25	*106	—	*21	*85
Guadeloupe	332	—	—	332	573	—	122	451
Guatemala	690	—	—	690	1,225	*940	*23	*262
Haiti[1]	877	—	—	877	356	—	*121	*235
Honduras	1,842	—	*222	*1,620	*1,157	*681	*9	*467
Jamaica	*10,147	25	72	*10,050	*4,141	*1,780	*161	*2,200
Martinique	435	—	119	316	875	486	—	389
Mexico	11,663	—	772	10,891	10,454	3,546	2,614	4,294
Montserrat	—	—	—	—	32	—	9	23
Netherlands Antilles	*44,713	3,375	38,538	*2,800	*52,130	45,293	5,812	*1,025
Nicaragua	656	—	*3	*653	1,163	*575	*72	*516
Panama	1,255	—	540	715	4,225	3,648	20	557
Canal Zone	*156	—	*121	*35	*4,850	—	*4,200	*650
St. Kitts-Nevis-Anguilla	30	—	—	30	60	—	*9	*51
St. Lucia	38	—	—	38	143	—	25	118
St. Pierre and Miquelon	2	—	—	2	102	—	79	23
St. Vincent	27	—	—	27	70	—	*9	*61
Trinidad and Tobago	*21,650	4,736	15,304	*1,610	*16,101	14,651	50	*1,400
Turks and Caicos Islands	*4	—	—	*4	*10	—	*2	*8
United States[4]	250,194	*90	*2,978	247,126	422,102	*150,456	*124,303	147,343
United States Virgin Islands[7]	*755	—	*166	*589	*26,464	25,344	231	*889
AMERICA, SOUTH	**313,788**	**124,755**	**57,199**	**131,834**	**83,547**	**41,514**	**4,699**	**37,334**
Argentina	*14,380	—	15	*14,365	*9,760	*2,088	*940	*6,732
Brazil	64,059	2,030	1,751	60,278	49,769	32,111	1,775	15,883
Chile	*10,605	*524	51	*10,030	*5,800	*3,140	*338	*2,322
Colombia	*4,916	1,340	*1,876	*1,700	*2,300	—	*32	*2,268
Ecuador	11,880	9,937	—	1,943	*1,940	894	*14	*1,032
Falkland Islands (Malvinas)	*2	—	—	*2	*22	—	*2	*20
French Guiana	33	—	—	33	148	—	35	113
Guyana	*2,990	—	—	*2,990	*1,070	—	*570	*500
Peru	12,329	*17	*200	*12,112	*3,500	*1,575	*219	*1,706
Surinam	*4,900	—	—	*4,900	*1,300	—	*643	*657
Uruguay	*627	—	6	*621	2,749	1,706	*111	*932
Venezuela	*187,067	110,907	*53,300	*22,860	*5,189	—	*20	*5,169
ASIA	**1,321,227**	**1,034,257**	**85,888**	**201,082**	**885,848**	**36,721**	**55,599**	**463,528**
Bahrain	10,992	—	10,916	76	684	—	64	620
Bangladesh	1,023	—	—	1,023	5,759	*550	*102	*5,107
Brunei	12,819	10,390	—	2,429	387	—	*50	*337
Burma	654	—	—	654	509	*200	*20	*289

For general note and foot-notes, see end of table.

TRANSPORTS

159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux (suite)

Milliers de tonnes métriques

1974								
Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées				
	Petroleum — Pétrole				Petroleum — Pétrole			
Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Pays ou zone
								AMERIQUE DU NORD (suite)
*6	—	—	*6	36	—	8	28	Iles Vierges britanniques
106,100	1,515	5,174	99,411	60,694	19,207	3,200	38,287	Canada
*5	—	—	*5	*38	—	*20	*18	Iles Caïmanes
1,464	—	—	1,464	1,450	*400	*133	*917	Costa Rica
6,430			6,430	11,029	*5,350	*1,850	*3,829	Cuba
*45	—	—	*45	*32	—	*9	*23	Dominique
3,466			3,466	*2,065	*950	*465	*650	République Dominicaine
433	—	—	433	1,444	*595	*12	837	El Salvador
*80	—	—	*80	*280	—	174	*106	Groenland
*24	—	—	*24	*104	—	*20	*84	Grenade
*260	—	—	*260	*595	—	115	*480	Guadeloupe
*810	—	—	*810	*1,300	*950	*36	*314	Guatemala
913	—	—	913	348	—	*123	*225	Haïti[11]
*1,850	...	200	*1,650	*1,158	612	46	*500	Honduras
*8,557		57	*8,500	*4,862	*2,220	*442	*2,200	Jamaïque
*475	—	167	*308	*875	516	—	*359	Martinique
13,268	534	1,326	11,408	8,962	1,505	1,483	5,974	Mexique
—	—	—	—	*34	—	*9	*25	Montserrat
*37,323	*570	*34,153	*2,600	*45,930	*40,500	*4,380	*1,050	Antilles néerlandaises
697	—	—	697	1,305	*560	*41	*704	Nicaragua
1,198	—	*510	*688	4,088	3,506	*30	*552	Panama
*84	—	*49	*35	*4,750	—	*4,000	*750	Zone du Canal
*27	—	—	*27	44	—	*9	*35	St-Christophe-et-Nièves et Anguilla
53	—	—	53	139	—	24	115	Sainte-Lucie
2			2	83	—	65	18	St-Pierre-et-Miquelon
36	—	—	36	69	—	*9	*60	St. Vincent
*22,783	7,001	*14,382	*1,400	*16,280	*14,683	*97	*1,500	Trinité-et-Tobago
*4	—	—	*4	*10	—	*2	*8	Turques et Caïques, Iles
245,531	*130	*1,910	243,491	424,902	*169,329	*102,791	152,782	États-Unis[4]
*621	—	*120	*501	*25,569	*24,400	269	*900	Iles Vierges américaines[7]
315,091	**102,365**	**55,853**	**156,873**	**90,522**	**43,164**	**4,195**	**43,163**	AMERIQUE DU SUD
*15,360	—	40	*15,320	*9,230	*2,646	*660	*5,924	Argentine
78,462	619	423	77,420	54,898	32,731	1,767	20,400	Brésil
*12,663	*344	149	*12,170	*6,717	*3,729	*88	*2,900	Chili
*3,845	68	*1,505	2,272	*2,583	—	*30	2,553	Colombie
10,338	8,342	—	1,996	*2,118	*850	*14	*1,254	Equateur
*2	—	—	*2	*22	—	*2	*20	Iles Falkland (Malvinas)
*25	—	—	*25	*135	—	31	*104	Guyane française
*2,950	—	—	*2,950	*1,075	—	*495	*580	Guyane
11,881	*190	*225	*11,466	*3,780	*1,500	321	*1,949	Pérou
*4,900	—	—	*4,900	*1,360	—	*666	*694	Surinam
*863	—	11	*852	2,764	1,698	*121	*945	Uruguay
*173,802	92,802	*53,500	*27,500	*5,840	—	—	*5,840	Venezuela
1,360,929	**1,073,819**	**80,935**	**207,075**	**910,022**	**362,659**	**57,566**	**489,797**	ASIE
12,478	—	12,408	70	982	—	73	909	Bahrein
*950	—	*5	*945	*5,795	*575	*110	*5,110	Bangladesh
11,253	*8,550	—	*2,703	405	—	*45	*360	Brunéi
*660	—	—	*660	*565	*250	*15	*300	Birmanie

Voir la fin du tableau pour la remarque générale et les notes.

TRANSPORT

159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping (continued)

Thousand metric tons

Country or area	1973							
	Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées			
		Petroleum — Pétrole				Petroleum — Pétrole		
	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons seches
ASIA (continued)								
China	* 10,100	* 1,000	* 100	* 9,000	* 15,000	* —	* —	* 15,000
Cyprus	1,167	—	—	1,167	2,155	663	169	1,323
Democratic Kampuchea[6]	50	...	—	50	583	—	* 162	* 421
East Timor[10]	* 15	...	—	* 15	* 39	—	5	* 34
Hong Kong	4,465	—	69	4,396	13,342	-	4,838	8,504
India[1]	32,027	—	* 312	* 31,715	29,301	13,443	* 3,040	* 12,818
Indonesia	77,761	49,438	8,127	20,196	9,943	—	1,181	8,762
Iran	274,503	263,728	* 8,915	* 1,860	5,516	—	—	5,516
Iraq	* 41,883	1,270	—	613	1,509	—	—	1,509
Israel	* 27,004	* 23,770	* 756	* 2,478	* 30,222	* 24,590	* 357	* 5,275
Japan[9]	55,986	35	762	55,189	588,279	246,689	26,506	315,084
Jordan	811	—	—	811	434	—	—	434
Korea, Dem. People's Rep.	* 854	...	—	* 854	* 1,210	—	585	* 625
Korea, Rep. of	7,964	4	731	7,229	31,798	14,082	244	17,422
Kuwait[3]	* 149,190	132,763	* 15,500	927	1,296	—	—	1,296
Lebanon	41,467	40,436	—	1,031	3,278	—	305	2,973
Macau	58	...	—	58	375	—	32	343
Malaysia.								
East: Sabah	5,618	—	—	5,618	1,359	—	310	1,049
Sarawak	6,581	3,350	2,030	1,201	696	—	118	578
West	5,609	* 50	* 156	* 5,403	8,452	* 2,700	* 1,228	* 4,524
Maldives	7	...	—	7	* 10	—	* 1	* 9
Oman	14,398	14,393	—	5	* 1,755	—	* 1,328	427
Pakistan[3]	3,201	...	* 393	* 2,808	7,303	2,710	646	3,947
Philippines	16,768	—	386	16,382	13,928	9,256	83	4,589
Qatar	* 28,000	27,485	—	* 515	392	—	* 100	* 292
Saudi Arabia[14]	* 335,480	318,502	* 16,950	* 28	* 3,500	—	—	* 3,500
Singapore	* 21,406	21	* 15,681	5,704	* 36,575	21,241	* 6,543	8,791
Socialist Republic of Viet Nam[13]								
Former Dem. Rep. of Viet-Nam	* 400	...	—	* 400	* 630	—	230	* 400
Former Rep. of South Viet-Nam	* 170	...	—	170	* 6,000	—	* 5,250	* 750
Sri Lanka	1,177	—	* 20	* 1,157	3,403	1,758	44	1,601
Syrian Arab Republic	34,751	33,954	...	797	2,211	—	* 164	* 2,047
Thailand	8,349	—	514	7,835	12,809	7,540	1,081	4,188
Turkey	4,798	—	751	4,047	16,074	9,306	126	6,642
United Arab Emirates	* 74,833	* 73,668	—	* 1,165	* 900	—	* 320	* 580
Yemen	19	...	—	19	531	...	107	* 424
Yemen, Democratic	2,873	—	* 2,196	* 677	3,726	3,124	* 80	* 522
EUROPE	**467,360**	**30,296**	**96,030**	**341,034**	**1,444,057**	**759,777**	**115,123**	**569,157**
Albania	* 2,600	...	—	* 2,600	* 720	...	* 20	* 700
Belgium	* 31,218	9	* 5,698	25,511	62,202	15,240	4,279	42,683
Bulgaria	2,198	—	—	2,198	17,671	9,652	* 1,519	* 6,500
Denmark[5]	* 12,790	...	2,705	* 10,085	* 38,520	9,719	9,841	* 18,960
Faeroe Islands	98	...	—	98	282	—	82	200
Finland	12,792	—	147	12,645	24,400	9,522	3,731	11,147
France	37,952	—	* 8,000	* 29,952	219,573	157,336	* 8,500	* 53,737
German Dem. Rep.	2,648	—	* 30	* 2,618	13,111	5,013	—	8,098
Germany, Fed. Rep. of	27,791	17	2,184	25,590	110,230	43,758	9,760	56,712
Gibraltar	8	...	—	8	339	—	214	125

For general note and foot-notes, see end of table

TRANSPORTS

159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux (suite)

Milliers de tonnes métriques

1974								
Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées				Pays ou zone
	Petroleum — Pétrole				Petroleum — Pétrole			
Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	
								ASIE (suite)
* 14,150	* 4,000	* 150	* 10,000	* 16,000	* —	*	* 16,000	Chine
1,013	..	—	1,013	1,404	510	149	745	Chypre
* 50	—	..	* 50	* 485	—	* 85	* 400	Kampuchea démocratique[9]
* 17	—	..	* 17	* 40		* 6	* 34	Timor oriental[10]
4,920	—	81	4,839	13,709	—	5,000	8,709	Hong-kong
30,722	—	* 160	* 30,562	31,495	14,629	* 3,685	* 13,181	Inde[1]
80,889	54,635	5,688	20,566	10,444	—	1,584	8,860	Indonésie
279,064	268,273	* 9,265	* 1,526	8,268	—		8,268	Iran
50,907	50,069	—	838	2,847	—	—	2,847	Irak
* 29,664	* 25,930	* 776	* 2,958	* 33,045	* 26,790	* 352	* 5,903	Israël
67,133	3	2,114	65,016	597,190	238,101	30,230	328,859	Japon[9]
1,116	—	—	1,116	367	—	..	367	Jordanie
* 1,100	—	—	* 1,100	* 1,850		942	* 908	Corée, Rép. populaire dém.
8,258	5	736	7,517	33,829	15,532	328	17,969	Corée, République de
* 124,324	110,847	* 12,600	877	1,571	—		1,571	Koweït[2]
25,654	24,836	—	818	4,006		407	3,599	Liban
147	..	—	147	299	..	* 36	* 263	Macao
								Malaisie:
3,839	—		3,839	1,599	—	* 343	* 1,256	Orientale: Sabah
5,821	* 3,025	* 1,490	* 1,306	* 700		* 116	* 584	Sarawak
5,566	* 100	* 140	* 5,326	9,169	* 2,850	* 1,210	* 5,109	Occidentale
8		—	8	* 11		* 1	* 10	Maldives
14,269	14,266	..	3	* 1,811	..	* 1,168	643	Oman
3,073	—	* 387	* 2,686	7,559	* 3,100	* 630	* 3,829	Pakistan[3]
12,964		121	12,843	14,532	8,485	713	5,334	Philippines
* 25,400	24,636		* 764	582	—	* 134	* 448	Quatar
* 390,110	373,639	* 16,430	* 41	* 4,000		—	* 4,000	Arabie Saoudite[14]
* 19,751	10	* 13,985	5,756	* 36,397	23,059	* 4,099	9,239	Singapour
								République socialiste du Viet Nam[13]
* 750	—	—	* 750	* 650	..	293	* 357	Ancienne Rép. dém. du Viet-Nam
* 160	—	..	* 160	* 3,480	..	* 2,750	* 730	Ancienne Rép. du Sud Viet-Nam
1,119		* 20	* 1,099	3,034	1,422	75	1,537	Sri Lanka
29,622	29,066		556	3,832	..	* 956	* 2,876	République arabe syrienne
9,905	—	141	9,764	11,578	* 6,800	1,022	* 3,756	Thaïlande
4,305	—	688	3,617	17,630	9,961	253	7,416	Turquie
* 82,891	* 81,691	—	* 1,200	* 1,021	—	* 421	* 600	Emirats arabes unis
23	—	—	23	578	..	113	465	Yémen
2,308		* 2,080	* 228	3,780	2,700	* 72	1,008	Yémen, démocratique
475,754	**23,545**	**89,108**	**363,101**	**1,444,625**	**721,223**	**111,022**	**612,380**	EUROPE
* 2,700	—	—	* 2,700	* 740	—	* 20	* 720	Albanie
* 30,779	25	* 6,521	24,233	63,880	13,206	5,073	45,601	Belgique
2,103	—	—	2,103	20,659	10,629	* 1,515	* 8,515	Bulgarie
* 12,750	..	2,383	* 10,367	* 39,680	9,283	10,148	* 20,249	Danemark[3]
* 105	—	—	* 105	306	—	99	207	Iles Féroé
11,440	..	229	11,211	25,306	9,468	2,903	12,935	Finlande
38,498	—	* 8,000	* 30,498	221,833	151,613	* 7,000	* 63,220	France
2,954	..	* 30	* 2,924	13,349	5,207		8,142	Rép. dém. allemande
35,507	37	3,031	32,439	115,119	47,342	8,007	59,770	Allemagne, Rép. fed. d'
5	—	—	5	405	—	273	132	Gibraltar

Voir la fin du tableau pour la remarque générale et les notes.

TRANSPORT

159. Analysis of goods loaded and unloaded in international sea-borne shipping (continued)

Thousand metric tons

Country or area	1973							
	Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées			
	Total	Petroleum — Pétrole		Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Petroleum — Pétrole		Dry cargo Cargaisons sèches
		Crude Brut	Products Produits			Crude Brut	Products Produits	
EUROPE (continued)								
Greece	8,846	—	2,460	6,386	25,257	12,321	* 1,591	* 11,345
Iceland	403	—	—	403	1,300	—	658	642
Ireland	* 3,338	5	482	* 2,851	* 11,402	2,725	2,938	* 5,739
Italy	37,041	168	23,842	13,031	237,336	167,521	8,182	61,633
Malta	94	—	—	94	941	—	339	602
Netherlands	88,121	25,148	23,079	39,894	261,833	135,729	16,583	109,521
Norway	42,499	1,531	2,114	38,854	22,325	7,050	4,399	10,876
Poland	28,666	—	605	28,061	15,945	—	1,253	14,692
Portugal	3,388	—	167	3,221	10,966	4,382	1,174	5,410
Romania	* 6,700	—	* 2,500	* 4,200	* 10,643	4,143	—	* 6,500
Spain[12]	17,038	14	5,081	11,943	71,398	41,356	561	29,481
Sweden[5]	40,126	461	1,359	38,306	50,487	11,399	18,922	20,166
United Kingdom	57,058	2,852	15,379	38,827	221,085	114,594	20,040	86,451
Yugoslavia	3,947	91	198	3,658	* 16,091	8,317	* 537	7,237
OCEANIA	**160,534**	**283**	**2,893**	**157,358**	**42,944**	**13,270**	**6,751**	**22,923**
American Samoa	56	—		56	264	—	154	110
Australia	144,710	283	2,789	141,638	25,898	8,477	3,456	13,965
Christmas Island	1,366	—	—	1,366	46	—	* 31	* 15
Cook Islands	16	—	—	16	28	—	* 3	* 25
Fiji	457	—	23	434	764	—	355	409
French Polynesia	34	—	—	34	442	—	* 140	* 302
Gilbert Islands	748		—	748	21	—	2	19
Guam	* 150	—	* 79	71	* 2,064	* 1,620	* 184	* 260
Nauru[3]	* 2,400	—	—	* 2,400	* 45	—	* 28	* 17
New Caledonia	2,130	—	—	2,130	1,231		785	446
New Hebrides	88	—	—	88	129	—	36	93
New Zealand	7,452	—	2	7,450	10,812	3,173	937	6,702
Pacific Islands	* 18	—	..	* 18	* 117	—	* 64	* 53
Papua New Guinea[3]	* 671	—	—	* 671	925	—	* 530	* 395
Solomon Islands	154	—	—	154	62	—	25	37
Tonga	33	-	—	33	19		* 9	* 10
Western Samoa	51	—	—	51	77	-	12	65
USSR	**112,628**	*** 42,270**	*** 27,094**	*** 43,256**	**36,918**	**13,200**	*** —**	*** 23,718**

Note. Analysis by type of cargo presented in this table are mostly estimates based on the information available in external trade statistics and also on the data shown in the international sea-borne shipping table (table 158). Petroleum products exclude bunkers and those products not generally carried by tanker, namely: paraffin wax, petroleum coke, asphalt and lubricating oil which are included with the data for dry cargo. See also the general note to table 158

[1]Twelve months beginning 1 April of year stated.
[2]Including Kuwait's share of traffic in the Neutral Zone.
[3]Twelve months ending 30 June of year stated.
[4]Including Puerto Rico. Excluding shipments to and from U.S. Virgin Islands.
[5]Including international ferry traffic.
[6]Formerly Cambodia.
[7]Excluding shipments to and from United States and Puerto Rico.
[8]Formerly Spanish Sahara.
[9]Including data for Okinawa prefecture.
[10]Formerly Portuguese Timor.
[11]Twelve months ending 30 September of year stated.
[12]Including Canary Islands, Ceuta and Melilla previously presented separately in African area.
[13]Formerly Democratic Republic of Viet-Nam and Republic of South Viet-Nam.
[14]Including Saudi Arabia's share of traffic in the Neutral Zone.

TRANSPORTS

159. Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux (suite)

Milliers de tonnes métriques

1974								
Goods loaded — Marchandises embarquées				Goods unloaded — Marchandises débarquées				
	Petroleum — Pétrole				Petroleum — Pétrole			
Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Total	Crude Brut	Products Produits	Dry cargo Cargaisons sèches	Pays ou zone
								EUROPE (suite)
12,179	—	* 1,246	* 10,933	25,284	12,197	* 792	* 12,295	Grèce
363	—	—	363	1,373	—	618	755	Islande
* 3,387	—	422	* 2,965	* 10,856	2,652	2,824	* 5,380	Irlande
35,920	402	19,733	15,785	225,515	152,779	9,156	63,580	Italie
91	—	—	91	914	—	* 321	* 593	Malte
85,120	18,856	21,641	44,623	250,916	113,972	18,725	118,219	Pays-Bas
40,549	1,982	1,223	37,344	22,644	6,729	3,748	12,167	Norvège
33,788	—	626	33,162	18,060	—	1,015	17,045	Pologne
3,470	—	263	3,207	13,032	5,765	1,083	6,184	Portugal
* 7,000	—	* 2,500	* 4,500	* 12,000	4,538	—	* 7,462	Roumanie
18,031	206	4,567	13,258	76,569	43,764	1,186	31,619	Espagne[1 2]
41,284	1,025	1,859	38,400	55,233	11,371	20,901	22,961	Suède[4]
53,739	1,012	14,586	38,141	213,909	113,286	15,030	85,593	Royaume-Uni
3,992		248	3,744	* 17,043	7,422	* 585	9,036	Yougoslavie
179,410	**178**	**2,513**	**176,719**	**47,753**	**13,519**	**7,171**	**27,063**	OCEANIE
65	—	—	65	319		134	185	Samoa américaines
161,055	178	2,430	158,447	29,263	8,518	3,574	17,171	Australie
1,714	—	—	1,714	52	—	* 36	* 16	Ile Christmas
10	—	—	10	21	—	* 5	* 16	Iles Cook
* 480	—	35	* 445	682	—	359	323	Fidji
* 40		—	* 40	* 470	—	* 147	* 323	Polynésie française
* 800	—	—	* 800	* 25	—	* 4	* 21	Iles Gilbert
* 125	—	* 48	77	* 2,085	* 1,650	* 175	* 260	Guam
* 3,000	—		* 3,000	* 50	—	* 33	* 17	Nauru[3]
3,565	—	—	3,565	1,264	—	841	423	Nouvelle-Calédonie
104	—	—	104	145	—	37	108	Nouvelles-Hébrides
7,514	—	—	7,514	12,110	3,351	1,204	7,555	Nouvelle-Zélande
* 23	—	—	* 23	* 125	—	* 71	* 54	Iles du Pacifique
* 700	—	—	* 700	* 1,000	—	* 503	* 497	Papouasie-Nouv.-Guinée[3]
* 145	—	—	* 145	* 70	—	* 27	* 43	Iles Salomon
46	—	—	46	21	—	* 9	* 12	Tonga
24	—	—	24	51	—	* 12	* 39	Samoa-Occidental
118,206	*** 40,000**	*** 30,230**	*** 47,976**	**22,846**	**4,400**	*** —**	*** 17,646**	URSS

Remarque. Les analyses par type de cargaison présentées dans ce tableau sont principalement des estimations fondées sur les renseignements disponibles dans les statistiques du commerce extérieur et aussi sur les données du tableau relatif aux transports maritimes internationaux (tableau 158). Les produits dérivés du pétrole ne comprennent pas les combustibles de soute et les produits non transportés en général par bateau-citerne, à savoir : paraffine, coke de pétrole, asphalte et les huiles de graissage qui sont compris avec les données des cargaisons sèches. Voir également la remarque générale au tableau 158.

[1]Douze mois commençant le 1er avril de l'année indiquée.

[2]Y compris la partie du trafic de la zone neutre de Koweït.

[3]Douze mois finissant le 30 juin de l'année indiquée.

[4]Y compris Porto Rico. A l'exclusion du trafic avec les îles Vierges américaines.

[5]Y compris le trafic international par ferry.

[6]Anciennement Cambodge.

[7]A l'exclusion du trafic avec les Etats-Unis et Porto Rico.

[8]Anciennement Sahara espagnol.

[9]Comprend les données pour la préfecture d'Okinawa.

[10]Anciennement Timor portugais.

[11]Douze mois finissant le 30 septembre de l'année indiquée.

[12]Y compris Canaries, Ceuta et Melilla présentées anciennement en séparation dans la zone d'Afrique.

[13]Anciennement la République démocratique du Viet-Nam et la République du Sud Viet-Nam.

[14]Y compris la partie du trafic de la zone neutre de l'Arabie Saoudite.

D. – ANALYSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DES GOUVERNEMENTS ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES SUR LE PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER ET LE PROJET D'ARTICLES CONCERNANT LES MESURES D'APPLICATION, LES RÉSERVES ET AUTRES DISPOSITIONS FINALES ÉTABLI PAR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Document A/CONF.89/8

[*Original : anglais*]
[*10 novembre 1977*]

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Pages
I. – INTRODUCTION	1-6	36
II. – ANALYSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS	7-267	38
A. – Observations et propositions relatives au projet de convention dans son ensemble	7-13	38
B. – Observations et propositions relatives aux dispositions du projet de convention	14-254	38
PREMIÈRE PARTIE. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES	14-45	38
Article 1. – Définitions	14-35	38
Article 2. – Champ d'application	36-44	40
Article 3. – Interprétation de la Convention	45	41
DEUXIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR	46-157	41
Article 4. – Durée de la responsabilité	46-52	41
Article 5. – Fondement de la responsabilité	53-98	43
Article 6. – Limites de la responsabilité	99-119	48
Article 7. – Recours judiciaires	120-121	52
Article 8. – Déchéance du droit de limiter la responsabilité	122-135	52
Article 9. – Marchandises en pontée	136-141	53
Article 10. – Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué	142-148	54
Article 11. – Transport par transporteurs successifs	149-157	54
TROISIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR	158-171	56
Article 12. – Règle générale	158-161	56
Article 13. – Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses	162-171	56
QUATRIÈME PARTIE. – DOCUMENTS DE TRANSPORT	172-198	57
Article 14. – Emission du connaissement	172-173	57
Article 15. – Contenu du connaissement	174-181	58
Article 16. – Connaissement : réserves et force probante	182-185	58
Article 17. – Garanties données par le chargeur	186-194	59
Article 18. – Documents autres que les connaissements	195-198	60
CINQUIÈME PARTIE. – DROITS ET ACTIONS	199-241	61
Article 19. – Avis de perte, de dommage ou de retard	199-211	61
Article 20. – Prescription des actions	212-217	62
Article 21. – Compétence	218-231	63
Article 22. – Arbitrage	232-241	65
SIXIÈME PARTIE. – DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES	242-254	65
Article 23. – Clauses contractuelles	242-244	65
Article 24. – Avaries communes	245-251	66
Article 25. – Autres conventions	252-254	66
C. – Observations et propositions relatives au projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales	255-267	67

I. – Introduction

1. Le présent document, qui analyse les observations et propositions des gouvernements et des organisations internationales[1] sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (voir document A/CONF. 89/5 ci-dessus) et le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général (*ibid.*, documents A/CONF. 89/6 et Add. 1 et 2), est destiné à la Conférence et a été préparé conformément à une décision prise par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) à sa neuvième session (12 avril - 7 mai 1976)[2].

2. Toutes les observations reçues au 31 octobre 1977 ont été analysées; à cette date, le Secrétariat avait reçu des observations et propositions des gouvernements et organisations internationales suivants[3].

Gouvernements : Allemagne, République fédérale d', Australie, Autriche, Canada, Etats-Unis d'Amérique, France, Iraq, Maurice, Norvège, Pays-Bas, Qatar, République démocratique allemande, République socialiste soviétique de Biélorussie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Tchad, Tchécoslovaquie et Union des Républiques socialistes soviétiques.

Organisations internationales : Comité juridique consultatif afro-asiatique, Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine, Comité maritime international, Organisation de l'aviation civile internationale, Chambre de commerce internationale, Chambre internationale de la marine marchande, Association internationale des armateurs, Union interna-

[1] Les observations et propositions reçues au 1er octobre 1977 sont reproduites dans le document A/CONF.89/7, et les observations et propositions reçues ultérieurement font l'objet d'additifs audit document. L'introduction au document A/CONF.89/7 fait l'historique de ce qui a précédé l'envoi desdites observations et propositions.

[2] Voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente et unième séance, Supplément n° 17*, par. 44.

[3] En plus des observations et propositions figurant dans le document A/CONF.89/7, le présent document analyse les observations et propositions présentées par les Gouvernements de l'Iraq et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

tionale d'assurances transports et Office central des transports internationaux par chemins de fer de Berne[4].

3. Dans la présente analyse, on a regroupé les observations et propositions relatives à un article, ou, le cas échéant, à un paragraphe ou un alinéa donné, et on les a présentées dans l'ordre des dispositions auxquelles elles se rapportent. Lorsqu'elles ont trait à l'ensemble d'un article et non à un paragraphe particulier, elles figurent sous la rubrique "Article dans son ensemble". Comme l'analyse complète le document A/CONF.89/7 et ses additifs, où les observations et propositions sont consignées intégralement, on ne donne ici que l'essentiel de chaque observation ou proposition et les principaux arguments avancés par ses auteurs. Pour faciliter, le cas échéant, la consultation du document A/CONF.89/7 et de ses additifs qui contiennent les observations et propositions sous leur forme originale, celles-ci y sont présentées dans des paragraphes numérotés, l'analyse renvoyant aux numéros de ces paragraphes. Lorsqu'une proposition tend à modifier le projet de convention, l'analyse reproduit le projet de texte proposé[5].

4. Certaines observations comportent des comparaisons avec des dispositions d'autres conventions relatives aux transports; ces dispositions sont alors reproduites en note de bas de page. Toutefois, lorsque les observations se réfèrent à des dispositions de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles, le 25 août 1924, et au Protocole portant modification de cette convention, signé à Bruxelles, le 23 février 1968, ces dispositions ne sont pas reproduites car elles figurent déjà dans un document contenant un tableau synoptique des dispositions juridiques concernant la réglementation internationale des transports de marchandises par mer dont la Conférence sera saisie[6].

Abréviations

5. Dans le présent document, les noms d'organisations internationales qui ont présenté des observations sur le projet de convention sont abrégés comme suit :

CEPAL	Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine
CMI	Comité maritime international
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
CCI	Chambre de commerce internationale
ICS	Chambre internationale de la marine marchande
INSA	Association internationale des armateurs
UIAT	Union internationale d'assurances transports
OCTI	Office central des transports internationaux par chemins de fer (Berne)

6. Les titres des conventions internationales de transport mentionnées dans l'analyse sont abrégés comme suit :

– Convention sur la saisie de 1952 : Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952 (Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 439, p. 195; *Registre des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, publié par la CNUDCI, vol. II, chap. II)

– Convention d'Athènes de 1974 : Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, 1974, signée à Athènes le 13 décembre 1974 (document OMCI, numéro de vente : 75.03.E)

– Convention de Bruxelles de 1924 : Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXX, p. 157; *Registre des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, publié par la CNUDCI, vol. II, chap. II)

– Protocole de Bruxelles de 1968 : Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924; protocole signé à Bruxelles le 23 février 1968 (*Registre des conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, publié par la CNUDCI, vol. II, chap. II)

– Convention CIM : Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Berne le 25 octobre 1952 (Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 241, p. 336)

– Convention CIV : Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Berne le 25 octobre 1952 (Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 242, p. 354)

– Convention CMR : Convention relative aux contrats de transport international de marchandises par route, signée à Genève le 19 mai 1956 (Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189)

– Convention de Guadalajara de 1961 : Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certains règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (document OACI, 8181)

– Protocole de La Haye de 1955 : Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929; protocole signé à La Haye le 28 septembre 1955 (Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 478, p. 371)

– Convention de Londres de 1976 : Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, signée à Londres le 19 novembre 1976 (document OMCI, LEG/CONF.5/10)

– Protocole de Montréal n° 4 : Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre

[4] La Conférence sera saisie de certains documents de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement qui sont mentionnés au paragraphe 4 du document A/CONF.89/4 ("Méthodes de travail et procédures de la Conférence"). Si ces documents ne sont pas analysés ici, c'est à cause de leur portée et de leur degré de spécialisation, et aussi parce qu'ils ont tous été publiés à une exception près, avant l'approbation par la CNUDCI du projet de convention sur le transport de marchandises par mer.

[5] On notera toutefois que, en vertu de l'article 28 du règlement intérieur provisoire de la Conférence (document A/CONF.89/3), ces projets de texte doivent être soumis à la Conférence pour être considérés comme des propositions en bonne et due forme.

[6] "Tableau synoptique des dispositions juridiques concernant la réglementation internationale des transports de marchandises par mer" (TD/B/CISL/19/Suppl.1, établi par le Secrétariat de la CNUCED).

1955; protocole signé à Montréal le 25 septembre 1975 (document OACI, 9148)

– Convention de Varsovie de 1929 : Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, p. 11)

II. – Analyse des observations et propositions

A. – Observations et propositions relatives au projet de convention dans son ensemble

7. Parmi ceux qui ont fait des observations sur le projet de convention dans son ensemble, les gouvernements et organisations suivants ont estimé que ses dispositions étaient en général acceptables et qu'il constituerait une base adéquate pour les travaux de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer : Allemagne, République fédérale d', (par. 1)[7], Australie (par. 3 à 5), Autriche (par. 1), Canada (observations générales), Etats-Unis (par. 1 à 3), France (par. 1 à 3), Iraq (par. 1), Maurice (par. 1, 2 et 4), Norvège (par. 1 à 4), Pays-Bas (par. 1), Qatar (par. 8 à 11 et 35), Royaume-Uni (par. 1), Suède (par. 1 et 2), Tchécoslovaquie (par. 1 et 7), Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 1) et OCTI (par. 10 et 11).

8. Les gouvernements et organisations mentionnés au paragraphe 7 ci-dessus ont expliqué qu'ils approuvaient le projet de convention dans son ensemble pour les raisons suivantes :

a) Le projet était le fruit d'un compromis équitable et soigneusement élaboré entre différents systèmes juridiques et économiques et entre les intérêts de toutes les parties à des contrats de transport de marchandises par mer (Australie, par. 3; Etats-Unis, par. 1 et 2; France, par. 2; et Norvège, par. 2 à 4).

b) Les règles proposées dans le projet étaient plus satisfaisantes que les dispositions correspondantes de la Convention de Bruxelles de 1924 (Etats-Unis, par. 2; Maurice, par. 4; Norvège, par. 2; Qatar, par. 8 à 11 et 35; et Suède, par. 1 et 2).

c) Le projet devait permettre d'harmoniser les conventions internationales régissant d'autres modes de transport et rendre plus facile à l'avenir l'adoption d'une convention sur les transports multimodaux (Autriche, par. 1; Etats-Unis, par. 3; France, par. 1; et OCTI, par. 10 et 11).

d) En établissant le projet de convention, il avait été dûment tenu compte des principes énoncés dans la résolution adoptée en 1971 par le Groupe de travail de la CNUCED sur la réglementation internationale des transports maritimes[8] (Canada dans ses observations générales; Norvège, par. 1; Qatar, par. 10, 11 et 35; Tchécoslovaquie, par. 7).

9. A l'exception de Maurice, tous les gouvernements et organisations qui sont mentionnés au paragraphe 7 ci-dessus et qui ont trouvé que les dispositions du projet de convention étaient en général acceptables et constituaient une base adéquate pour les travaux de la Conférence des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, ont indiqué que certaines dispositions du texte actuel soulevaient encore des problèmes et ont suggéré des solutions appropriées[9]. L'Australie (par. 4 et 5), les Etats-Unis (par. 4) et la France (par. 3) ont souligné que les articles qui n'avaient pas suscité de leur part d'observations particulières étaient considérés par eux comme pleinement acceptables sous leur forme actuelle.

10. Pour la Norvège (par. 3) et la Suède (par. 3), il importait que la future convention sur le transport des marchandises par mer soit susceptible de bénéficier rapidement d'une acceptation universelle afin qu'elle puisse se substituer dans un délai relativement court aux autres instruments en vigueur dans ce domaine.

11. La CCI (par. 8), l'ICS (par. 2) et l'UIAT (par. 7) ont formulé des réserves quant à l'acceptabilité du projet de convention et exprimé l'avis que, du moins pour ce qui concernait le régime juridique de la responsabilité des transporteurs, les intérêts du commerce international seraient mieux servis si l'on continuait d'appliquer la Convention de Bruxelles de 1924 telle qu'elle a été amendée par le Protocole de Bruxelles de 1968.

12. L'Allemagne, République fédérale d' (par. 2), l'Australie (par. 1), le Canada (par. 4), la Norvège (par. 8), la République démocratique allemande (par. 20), le Royaume-Uni (par. 3) et la Suède (par. 12), ont expressément réservé leur droit de présenter de nouveaux amendements lors de la conférence diplomatique.

Titre du projet de convention

13. La République socialiste soviétique de Biélorussie (par. 1), l'Union des Républiques socialistes soviétiques (par. 1) et l'INSA (par. 1) ont fait observer que le projet de convention ne portait pas sur toutes les questions ayant trait au transport de marchandises par mer, le paragraphe 3 de l'article 2, par exemple, excluant du champ d'application des dispositions de la convention les transports effectués en vertu d'un contrat d'affrètement. Elles ont donc suggéré d'appeler le projet de convention, par exemple, "Convention portant unification de certaines règles relatives au transport des marchandises par mer".

B. – Observations et propositions relatives aux dispositions du projet de convention

Première partie. – Dispositions générales

Article 1. – Définitions

Article dans son ensemble

Définitions supplémentaires proposées

14. L'Autriche (par. 3) et le Qatar (par. 12) proposent d'inclure dans le projet de convention une définition du terme "chargeur". L'Autriche suggère le

[7] Ces paragraphes comprennent les observations et les propositions des gouvernements ou des organisations internationales tels qu'elles figurent dans le document A/CONF.89/7.

[8] TD/B/C.4/86, annexe I. Cette résolution est reproduite également dans l'*Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international*, vol. II; 1971, deuxième partie, chap. III, Annexe II.

[9] Ces observations sont indiquées ci-après article par article.

libellé suivant : "Chargeur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un transporteur et pour le compte de laquelle le transport de marchandises par mer est exécuté."

15. L'Autriche (par. 4) propose également de définir les expressions "port de chargement" et "port de déchargement" de façon à indiquer clairement que ces expressions ne recouvrent pas les seules zones portuaires. Ces définitions pourraient être libellées comme suit :

a) "Port de chargement" signifie tout port ou tout lieu dans lequel le navire a été effectivement chargé;

b) "Port de déchargement" signifie tout port ou tout lieu dans lequel le navire a été effectivement déchargé.

16. Le Qatar (par. 12) suggère d'inclure à l'article 1 une définition du terme "navire".

Paragraphe 1

17. Le Canada (par. 1, *d*) souscrit à la définition du terme "transporteur" et approuve la distinction établie entre ce terme et l'expression "transporteur substitué".

18. Les Etats-Unis d'Amérique (par. 5) proposent que les mots "au nom de laquelle" soient remplacés par les mots "avec l'autorisation de laquelle" de façon à dégager la responsabilité de la personne au nom de laquelle mais sans l'autorisation de laquelle est conclu un contrat de transport de marchandises.

Paragraphe 2

19. Le Canada (par. 1, *d*) approuve la définition de l'expression "transporteur substitué" et la distinction établie entre cette expression et le terme "transporteur".

20. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) [par. 1] suggère d'adopter une définition de "transporteur substitué" analogue à celle figurant à l'alinéa *c* de l'article premier de la Convention de Guadalajara de 1961 qui se lit comme suit : "Transporteur de fait" signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport... Cette autorisation est présumée sauf preuve contraire.

21. L'Iraq (par. 2) et le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 2) suggèrent que l'on envisage l'insertion du terme "subséquemment" immédiatement avant le dernier mot du paragraphe.

Paragraphe 3

22. Le Qatar (par. 13) n'est pas satisfait de la définition du terme "destinataire" qui figure dans le projet de convention.

Paragraphe 4

23. La France (par. 1), le Qatar (par. 14) et la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) [par. 9] font observer que contrairement à celle de la Convention de Bruxelles de 1924 qui exclut expressément les animaux vivants, la définition du terme "marchandises" figurant dans le projet de convention englobe les animaux vivants. Or, de l'avis de l'ICS, le transport d'animaux vivants qui entraîne des risques et des problèmes particuliers devrait faire l'objet de contrats spéciaux entre chargeurs et transporteurs et ne devrait pas être obligatoirement régi par le projet de convention.

24. La République socialiste soviétique de Biélorussie (par. 2), la République démocratique allemande (par. 2), l'ICS (par. 11) et l'Association internationale des armateurs (INSA) [par. 2], expriment des réserves au sujet de l'inclusion de l'emballage dans la définition du terme "marchandises" car les transporteurs devraient à leur avis être protégés contre toute réclamation fondée sur l'usure normale de l'emballage. La RSS de Biélorussie et l'Union des Républiques socialistes soviétiques proposent à cet effet de modifier de façon appropriée l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 15 et de préciser en ce sens la définition du terme "marchandises".

25. La République démocratique allemande (par. 4), l'ICS (par. 11) et l'INSA (par. 2) proposent que la définition du terme "marchandises" n'englobe que les emballages durables qui peuvent être réutilisés, comme les conteneurs. La République démocratique allemande et l'INSA[10] suggèrent que l'on supprime de la définition du terme "marchandises" les mots "où lorsqu'elles sont emballées" et "ou ledit emballage" tandis que l'ICS recommande l'insertion du terme "réutilisable" après le mot "emballage".

26. Afin d'éviter tout risque de conflit avec la Convention d'Athènes de 1974, l'ICS (par. 10) recommande d'exclure expressément de la définition du terme "marchandises" les bagages "de passagers" qui sont soumis au régime de responsabilité établi par la Convention internationale relative aux transports par mer de passagers et de leurs bagages[11].

27. L'ICS (par. 12) est d'avis que le projet de convention devrait contenir une disposition autorisant les chargeurs et les transporteurs à soustraire par accord mutuel certains types spécifiés de marchandises à l'application du projet de convention.

Paragraphe 5

28. L'Australie (par. 6 à 12) et les Etats-Unis d'Amérique (par. 6) craignent que ce paragraphe puisse être interprété comme limitant strictement le champ d'application du projet de convention au transport de marchandises d'un port à un autre, excluant ainsi tous les transports couverts par un seul document dont le point de départ ou le point d'arrivée est situé à l'intérieur des terres même si une part importante dudit transport se fait par mer.

29. Pour éviter une telle interprétation, les Etats-Unis proposent de définir l'expression "contrat de transport" comme suit : "Contrat de transport" signifie tout contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer, conformément à l'article 2."

30. L'Australie (par. 6) fait observer que la Convention de Bruxelles de 1924 s'applique à la partie maritime

[10] Pour les modifications que la RSS de Biélorussie, l'URSS et l'INSA ont proposé d'apporter à l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 15, voir le paragraphe 177 de l'analyse des observations relatives à l'article 15.

[11] Pour l'observation analogue faite par l'ICS au sujet du paragraphe 3 de l'article 25, voir le paragraphe 254 ci-dessous de l'analyse des observations relatives à l'article 25.

des transports effectués "sous connaissement direct" à partir ou à destination de points situés à l'intérieur des terres. Pour que le présent projet de convention assure aux chargeurs et aux destinataires la même protection, l'Australie (par. 7 à 12) estime nécessaire d'étendre son champ d'application à la portion du transport effectuée par mer en vertu de tout contrat impliquant le transport de marchandises par mer, tout au moins jusqu'à l'adoption d'une convention réglementant tous les aspects du transport multimodal et propose (par. 12) d'insérer dans les clauses finales une disposition à cet effet[12].

31. Afin que le paragraphe 5 couvre le cas où le transporteur n'assure pas lui-même le transport mais se borne à le faire effectuer par un tiers, le Royaume-Uni (par. 4) suggère de remplacer les mots "s'engage ... à transporter les marchandises" par les mots "s'engage ... à ce que les marchandises soient transportées".

32. L'ICS (par. 13 et 14) propose que la définition de l'expression "contrat de transport" exclue certains types de contrats qui, tels les contrats relatifs au transport d'effets personnels, d'automobiles et de marchandises expérimentales, sont généralement négociés de gré à gré entre les chargeurs et les transporteurs. Dans ces cas en effet la valeur des biens transportés qu'il est nécessaire de connaître pour fixer le montant des primes d'assurance est très difficile à apprécier et pour éviter une éventuelle surassurance et les taux de fret élevés qui en résulteraient, il est préférable de laisser le chargeur décider du montant de la prime d'assurance qu'il juge nécessaire.

Paragraphe 6

33. Les Etats-Unis (par. 7 à 10) et la Chambre de commerce internationale (CCI) [par. 11 à 13] font observer que la définition de "connaissement" ne s'applique qu'aux connaissements négociables qu'il faut remettre contre livraison des marchandises, excluant ainsi les documents de transport non négociables et les connaissements nominatifs. Ils constatent que, en raison de la rapidité accrue des moyens de transport de marchandises, de l'accroissement des expéditions n'impliquant pas l'octroi d'un crédit par les banques et du recours de plus en plus fréquent au traitement électronique des données plutôt qu'à la documentation traditionnelle, les connaissements négociables sont de moins en moins utilisés.

34. Les Etats-Unis (par. 10) proposent de modifier comme suit le paragraphe 6 :

> "Connaissement" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de livrer ces marchandises."

35. La CCI (par. 13) suggère que le projet de convention tienne compte de l'utilisation croissante des techniques de traitement électronique des données dans le domaine des transports et propose comme modèle le Protocole de Montréal n° 4[13].

Article 2. – Champ d'application

Article dans son ensemble

36. Le Canada (par. 1, *a*, et la France (par. 1) approuvent l'application du projet de convention à tous les contrats de transport de marchandises par mer, qu'un connaissement ait été émis ou non.

37. L'Australie (par. 6 à 12) estime que les dispositions relatives au champ d'application du projet de convention devraient être précisées de façon à bien indiquer qu'il couvre la partie maritime d'un transport multimodal de marchandises et propose (par. 12) d'ajouter aux dispositions finales du projet de convention une disposition à cet effet[14].

38. L'ICS (par. 15 à 18) est d'avis que l'application obligatoire du projet de convention à tous les contrats de transport de marchandises par mer n'est pas souhaitable. En effet, dans certains cas, notamment lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises expérimentales et des biens sans valeur commerciale, les chargeurs ne veulent pas de la protection que leur offre le projet de convention. Afin de permettre aux parties à un contrat de transport d'exclure par accord mutuel l'application du projet de convention, l'ICS propose d'ajouter à l'article 2 le paragraphe suivant :

> "Lorsqu'il n'est pas émis de connaissement ou de document similaire formant titre, les parties peuvent expressément stipuler que la Convention ne s'appliquera pas, à condition que soit émis un document faisant preuve du contrat qui porte mention de cette stipulation et soit signé par le chargeur[15]."

Paragraphe 1

39. Les Etats-Unis (par. 11) sont d'avis que, pour délimiter le champ d'application du projet de convention, il y aurait lieu de tenir compte non seulement des ports de chargement et de déchargement prévus dans les contrats de transport mais également des ports où le chargement et le déchargement sont réellement effectués. Les Etats-Unis font observer que, dans la pratique, le port de déchargement n'est souvent pas mentionné dans le contrat de transport et que la définition du "connaissement" qui figure au paragraphe 6 de l'article premier n'implique pas qu'il en soit obligatoirement fait mention. En conséquence, les Etats-Unis (par. 11) proposent de remanier la première partie du paragraphe en réunissant en un nouvel alinéa *a* les alinéas *a* et *b* et en

[12] Pour une analyse des observations de l'Australie et des Etats-Unis sur le transport multimodal évoquées aux paragraphes 28 à 30 ci-dessus, voir les paragraphes 261 et 262 ci-après de l'analyse des observations relatives au projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales figurant à la partie C ci-après. Le texte proposé par l'Australie est reproduit en tant que variante A de l'article intitulé "Transports multimodaux" contenu dans le texte du projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général (document A/CONF.89/6).

[13] L'article pertinent du Protocole de Montréal n° 4 se lit comme suit :
"*Article 5*

"Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.

"L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens."

[14] Voir la note 12 ci-dessus.

[15] Pour les observations analogues formulées par l'ICS au sujet de l'article premier, voir le paragraphe 27 ci-dessus de l'analyse des observations concernant cet article.

introduisant deux nouveaux alinéas. Le début du paragraphe 1 de l'article 2 se lirait alors comme suit :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

"*a*) Le port de chargement ou le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

"*b*) Le port de chargement est situé dans un Etat contractant, ou

"*c*) Le port de déchargement est situé dans un Etat contractant, ou

"...".

40. L'INSA (par. 3) fait observer que le porteur du connaissement peut convenir avec le transporteur de réceptionner les marchandises ailleurs qu'au port de déchargement prévu dans le contrat de transport initial et suggère de modifier le libellé de l'alinéa *b* comme suit :

"Le port de destination prévu dans le contrat ou le port de déchargement effectif est situé dans un Etat contractant, ou...".

41. Le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 3) suggère d'étudier la question de l'applicabilité de ce paragraphe au transport de marchandises entre un Etat et un territoire dépendant.

Paragraphe 3

42. La République démocratique allemande (par. 5) propose d'exclure du champ d'application du projet de convention les contrats d'affrètement à temps mais non pas les contrats d'affrètement au voyage et suggère de libeller le paragraphe 3 comme suit :

"Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux contrats d'affrètement à temps[16]."

43. L'INSA (par. 4), souhaitant faire clairement ressortir que les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement sont toujours régies par le connaissement, propose de remanier comme suit le libellé de la deuxième phrase du paragraphe 3 :

"Toutefois, lorsque le connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention si le porteur du connaissement n'est pas l'affréteur."

Paragraphe 4

44. Le Royaume-Uni (par. 5) propose de modifier ce paragraphe afin de préciser que, si les contrats par expéditions successives sont exclus du champ d'application du projet de convention, chacune des expéditions successives relevant du contrat est couverte par la Convention, sauf dans le cas de charte-partie. Il suggère le libellé suivant :

"Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention ne régissent pas ce contrat mais régissent (sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article) les expéditions faites conformément à ce contrat."

Article 3. – Interprétation de la Convention

45. Cet article n'a fait l'objet d'aucune observation ou proposition.

DEUXIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. – Durée de la responsabilité

Article 4 dans son ensemble

Extension de la durée de la responsabilité du transporteur

46. Le Canada (par. 1, *b*), la France (par. 1 et 4), Maurice (par. 3) et le Qatar (par. 15) approuvent l'extension, conformément à cet article, de la durée de la responsabilité du transporteur au-delà de la durée prévue par la Convention de Bruxelles de 1924. Maurice fait observer que les dispositions de cet article consacrent le rôle des autorités portuaires et sont conformes au droit interne applicable à Maurice. La France (par. 4) constate que l'article 4 est d'une portée plus restreinte que la loi française, qui s'étend à la prise en charge des marchandises par le transporteur avant le port de chargement et à leur livraison au-delà du port de déchargement.

47. L'ICS (par. 19 à 21) désapprouve l'extension de la durée de la responsabilité du transporteur pour les motifs suivants :

a) L'extension de la durée de la responsabilité du transporteur aura pour effet de faire garantir cette responsabilité par le transporteur et non pas par le propriétaire du navire;

b) La portée exacte de la responsabilité du transporteur sera incertaine, ce qui entraînera un contentieux onéreux;

c) Cet état d'incertitude amènera le propriétaire des marchandises, s'il est prudent, à continuer de s'assurer comme si le régime de responsabilité du transporteur prévu dans la Convention de Bruxelles de 1924 était toujours applicable. Comme le transporteur s'assurera aussi pour la durée supplémentaire pendant laquelle il est responsable selon le projet de convention, les marchandises seront doublement assurées, ce qui augmentera les frais de transport;

d) La période supplémentaire pendant laquelle le transporteur est responsable selon l'article 4 vise pour une grande part les larcins commis à quai plutôt que le transport de marchandises par mer. Il deviendra très difficile de fixer des tarifs d'assurance différents pour les larcins commis à quai, par exemple selon la nature des marchandises et la réputation du port; en conséquence, le coût effectif de cette assurance sera plus élevé quand elle ne constituera qu'un élément de la couverture de la responsabilité du transporteur.

Paragraphes 1 et 2

Nécessité de préciser la durée de la responsabilité du transporteur

48. La République démocratique allemande (par. 6), le Royaume-Uni (par. 6 et 7), les Etats-Unis d'Amé-

[16] La République démocratique allemande (par. 5) suggère, au cas où sa proposition serait adoptée, de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 4 de l'article 2.

rique (par. 12), le CMI (par. 1) et l'INSA (par. 5) font observer que le membre de phrase "la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement", figurant au paragraphe 1, qui doit être rapproché des dispositions du paragraphe 2 concernant la période pendant laquelle "les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur", ne permet pas de savoir de façon certaine quelle est la durée de la responsabilité du transporteur. Ils soulignent qu'il arrive souvent que les transporteurs maritimes ne prennent pas en charge les marchandises au port de chargement mais ailleurs, par exemple à l'intérieur des terres, ou dans un port de transbordement, ou qu'ils conviennent avec les chargeurs ou les destinataires de remettre les marchandises en un lieu qui se trouve au-delà des limites géographiques du port de déchargement.

Eclaircissements proposés

49. Afin de préciser les limites géographiques de la responsabilité du transporteur selon le projet de convention, plusieurs propositions tendant à modifier le texte du paragraphe 1 ou du paragraphe 2 de l'article 4 sont faites :

a) Supprimer, au paragraphe 1, les mots "au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement" (République démocratique allemande, par. 6[17], et INSA, par. 5);

b) Définir les expressions "port de chargement" et "port de déchargement", de manière qu'elles englobent les terminaux situés en dehors des limites officielles des ports maritimes (République démocratique allemande, par. 6);

c) Ajouter une disposition au paragraphe 2, *a*, selon laquelle la livraison sera réputée avoir eu lieu au port de déchargement lorsque les marchandises sont remises au destinataire en dehors de ce port (Royaume-Uni, par. 7);

d) Modifier comme suit la phrase introductive du paragraphe 2 :

"Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où elles lui ont été remises par le chargeur ou un transporteur par terre ou par air ou par voie d'eau intérieure au port de chargement, ou du moment où elles ont été amenées au port de chargement du transporteur jusqu'au moment où celui-ci en a effectué la livraison...".

En outre, ajouter le nouvel alinéa *d* ci-après au paragraphe 2 :

"En faisant procéder à leur enlèvement du port de déchargement au cours de leur livraison au destinataire" (Etats-Unis d'Amérique, par. 12);

e) Préciser le sens du membre de phrase "les marchandises sont sous la garde" de façon à exclure les transports terrestres et les entreposages sans rapport avec le transport de marchandises par mer (CMI, par. 1);

f) Combiner en un seul paragraphe les dispositions des paragraphes 1 et 2 (INSA, par. 5).

[17] La République démocratique allemande (par. 6) fait toutefois observer qu'elle préfère la solution mentionnée ci-après, à l'alinéa *b* du paragraphe 4.

Différence entre la responsabilité du transporteur au port de chargement et au port de déchargement

50. La République démocratique allemande (par. 7), les Pays-Bas (par. 4 et 5), le Royaume-Uni (par. 8) et l'ICS (par. 22 et 23) font observer, au sujet du mot "livraison", que, au cas où les lois et règlements applicables au port de déchargement obligent à remettre les marchandises à une autorité ou à un autre tiers, la responsabilité du transporteur, selon l'alinéa *c* du paragraphe 2, prendra fin avec la remise des marchandises à cette autorité ou cet autre tiers. On fait toutefois observer qu'en revanche le transporteur n'est pas dégagé de sa responsabilité, en vertu de l'article 4, s'il est tenu, pendant leur "chargement", de remettre les marchandises à une autorité ou à un autre tiers.

Propositions visant à uniformiser la responsabilité du transporteur au port de chargement et au port de déchargement

51. Les propositions ci-après sont faites en vue d'exonérer aussi le transporteur de sa responsabilité au port de chargement, pour la période pendant laquelle les marchandises sont effectivement sous la garde d'une autorité ou d'un autre tiers auxquels elles ont dû être remises conformément à la loi :

a) Supprimer l'alinéa *c* du paragraphe 2 et ajouter un nouveau paragraphe 3 ainsi rédigé :

"Les marchandises ne sont pas réputées sous la garde du transporteur durant la période pendant laquelle elles sont entre les mains d'une autorité ou d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement ou de déchargement, selon le cas, avant d'être chargées ou après avoir été déchargées." (Pays-Bas, par. 4[18]);

b) Etendre au port de chargement le principe énoncé à l'alinéa *c* du paragraphe 2, selon lequel le transporteur est dégagé de sa responsabilité au port de déchargement dans certains cas (Royaume-Uni, par. 8);

c) Modifier la première phrase du paragraphe 2 comme suit :

"Aux fins du paragraphe 1, les marchandises sont réputées, en l'absence de preuve contraire, sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge dans la zone portuaire jusqu'au moment où il en a effectué la livraison." (ICS, par. 23).

Autres propositions

52. La République démocratique allemande (par. 7) est d'avis que les dispositions du paragraphe 2 appellent l'instauration d'un régime international de responsabilité en cas de perte ou de dommage causés aux marchandises par des personnes au service desquelles le transporteur, le chargeur ou le destinataire peut être contraint d'avoir recours lors de la livraison ou de la remise de marchandises visées dans un contrat de transport de marchandises par mer. La République démocratique

[18] Les Pays-Bas (par. 5) précisent que, si leur proposition est adoptée, le paragraphe 3 actuel deviendrait le paragraphe 4 après avoir été modifié de façon à commencer comme suit "Dans les paragraphes 1, 2 et 3 du présent article...".

allemande met notamment l'accent sur la nécessité de donner aux transporteurs un droit de recours contre ces personnes.

Article 5. – Fondement de la responsabilité

Observations favorables à l'article 5

53. Le Canada (par. 1, *c*) et le Qatar (par. 17) constatent avec satisfaction que l'article 5 élimine, dans une large mesure, la liste des exceptions à la responsabilité du transporteur qui figure à l'article 4, paragraphe 2, de la Convention de Bruxelles de 1924. La France (par. 1) et le Qatar (par. 16) approuvent le principe général énoncé à l'article 5 au sujet de la charge de la preuve et selon lequel le transporteur, à moins qu'il ne prouve le contraire, est présumé être responsable de toute perte ou dommage aux marchandises placées sous sa garde.

54. Bien que la CCI ait formulé des observations critiques sur le nouveau régime de responsabilité qu'instaure cet article, elle signale (par. 9) qu'un membre (représentant des chargeurs) du Groupe de travail qu'elle a chargé d'examiner le projet de convention s'est dissocié de ces critiques. Selon lui, le nouveau régime de responsabilité est logique et conforme aux intérêts commerciaux des parties en cause.

Critiques de l'article 5

55. Ceux qui ont critiqué la répartition des risques du transport entre le transporteur et le chargeur, à l'article 5, conviennent, à l'exception de la CCI (par. 8) et de l'UIAT (par. 7), que la liste complète des exceptions à la responsabilité du transporteur, qui figure au paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924, ne doit pas être maintenue. Les Pays-Bas (par. 6), l'ICS (par. 6) et le CMI (par. 11 et 15) suggèrent de supprimer l'exception pour faute "dans l'administration du navire".

56. La CCI (par. 8) et l'UIAT (par. 7) déclarent que les règles relatives à la responsabilité du transporteur figurant dans la Convention de Bruxelles de 1924, telle qu'elle a été modifiée par le Protocole de Bruxelles de 1968, servent mieux les intérêts du commerce international que le régime de responsabilité prévu à l'article 5 du projet de convention.

57. La Suède (par. 4) constate que l'article 5 contient un certain nombre de dispositions contestables et elle suggère (par. 7) de tenter de nouveau, à la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, d'élaborer des solutions de compromis qui puissent recueillir l'adhésion d'un plus grand nombre de pays.

58. *a*) Les critiques adressées à des points particuliers du régime juridique établi à l'article 5 sont analysées sous les rubriques suivantes :

A. – Exonération en cas d'"erreur de navigation" (par. 59 à 61 ci-après);

B. – Exonération en cas d'incendie (par. 62 à 64);

C. – Retard à la livraison (par. 65 et 66);

D. – Règles générales sur la responsabilité du transporteur (par. 67 et 70);

b) Les observations assorties d'une évaluation des éventuelles conséquences défavorables de l'adoption de l'article 5 sous sa forme actuelle sont énumérées sous la rubrique :

E. – Eventuelles conséquences défavorables (par. 71).

A. – *Exonération en cas d'"erreur de navigation"*

59. L'Allemagne, République fédérale d' (par. 3 à 5), les Pays-Bas (par. 6), la RSS de Biélorussie (par. 4), le Royaume-Uni (par. 2 et 10 à 14), l'Union soviétique (par. 6), l'ICS (par. 6 et 32), le CMI (par. 11 et 15), l'INSA (par. 13 et 14) et l'UIAT (par. 3) reprochent à l'article 5 de ne pas maintenir l'exonération de responsabilité du transporteur pour faute de navigation, prévue à l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924.

60. L'OCTI (par. 13) fait cependant observer que l'élimination de l'exonération pour faute de navigation est conforme aux tendances d'harmonisation des conventions internationales régissant les divers moyens de transport.

61. La RSS de Biélorussie (par. 4), l'ICS (par. 32) et l'INSA (par. 13) présentent des propositions tendant à introduire dans l'article 5 une exonération dont le transporteur pourrait se prévaloir et qui serait fondée sur la faute de navigation :

a) La RSS de Biélorussie (par. 4) propose d'inclure, au paragraphe 6 de l'article 5, "une disposition exonérant le transporteur de toute responsabilité pour la perte ou le dommage aux marchandises ou le retard à la livraison en cas de "faute de navigation".

b) L'ICS (par. 32) propose de remanier le libellé du paragraphe 1 de l'article 5, en modifiant le passage pertinent comme suit[19] :

"1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises si l'événement qui a causé le préjudice s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, sauf si :

"*a*) La perte ou le dommage résulte d'un acte, d'une négligence ou d'un défaut du capitaine, d'un marin, du pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation du navire, ou

"...";

c) L'INSA (par. 13) propose d'insérer dans l'article 5 une disposition qui "exonère le transporteur de responsabilité pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison provenant d'une erreur de navigation, à moins qu'il ne soit établi que cette perte ou dommage ou ce retard est dû à une faute du transporteur lui-même".

B. – *Exonération en cas d'incendie*

62. La République fédérale d'Allemagne (par. 3 à 5), l'ICS (par. 6 et 32), le CMI (par. 12) et l'UIAT (par. 3) sont pour le maintien de cette exonération, en principe telle qu'elle est formulée à l'alinéa *b* du paragraphe 2 de

[19] Le texte révisé du paragraphe 1 de l'article 5, proposé par l'ICS (par. 32), vise aussi à maintenir l'exception à la responsabilité du transporteur en cas d'incendie, telle qu'elle figure dans la Convention de Bruxelles de 1924, et à alléger d'une manière générale la charge de la preuve qui pèse sur le transporteur.

l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924, qui exonère le transporteur de toute responsabilité si la perte ou le dommage résulte "d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur". Ils s'inquiètent de l'aggravation du risque qui serait mis à la charge des transporteurs si l'exception d'incendie découlant du paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention était modifiée.

63. Pour le CMI (par. 12), l'exception d'incendie ne se prête pas à un compromis; elle devrait soit être maintenue telle qu'elle figure dans la Convention de Bruxelles de 1924 (solution que préfère le CMI), soit être entièrement supprimée.

64. L'ICS (par. 32) propose de modifier comme suit le paragraphe 1 de l'article 5, notamment[20] pour conserver l'exonération traditionnelle du transporteur en cas d'incendie :

"1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises, si l'événement qui a causé le préjudice s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, sauf si :

"...

"*b*) La perte ou le dommage a été causé par un incendie, ou

"..."

C. – *Retard à la livraison*

65. L'Autriche (par. 6) et l'ICS (par. 33) se sont déclarés opposés aux dispositions de l'article 5 qui rendent le transporteur responsable de la perte, du dommage et des dépenses résultant du retard à la livraison, et ils proposent de supprimer ces dispositions. De l'avis de l'Autriche (par. 6), les règles selon lesquelles la responsabilité du transporteur est engagée en cas de retard sont inutiles. L'ICS (par. 33) constate qu'actuellement certaines législations seulement reconnaissent la responsabilité pour retard et que, généralement, le chargeur sait ce qu'il risque de perdre alors que le transporteur l'ignore.

66. La Suède (par. 4) note que les règles relatives à la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison présentent des éléments contestables.

D. – *Règles générales relatives à la responsabilité du transporteur*

67. La RSS de Biélorussie (par. 3), le Royaume-Uni (par. 9), l'URSS (par. 3), l'ICS (par. 24, 31 et 32), le CMI (par. 10) et l'INSA (par. 6 à 8) ont critiqué la règle générale sur la responsabilité du transporteur qui figure au paragraphe 1 de l'article 5 et qui rend le transporteur responsable si l'événement causant la perte ou le dommage a lieu pendant que les marchandises sont sous sa garde, "à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences".

68. La RSS de Biélorussie (par. 3), le Royaume-Uni (par. 9), l'URSS (par. 3) et l'ICS (par. 24, 31 et 32) sont d'avis qu'il faudrait remanier le paragraphe 1 afin de préciser que la règle de base de l'article 5 est que le transporteur est responsable en cas de faute, et celle-ci consistant dans la plupart des cas en une négligence. L'ICS (par. 24) déclare que le libellé actuel tend à imposer une responsabilité objective au transporteur. Le Royaume-Uni (par. 9) suggère de fonder expressément la responsabilité du transporteur sur un acte, une faute ou une négligence, au paragraphe 1.

69. Le Royaume-Uni (par. 9), l'ICS (par. 31) et le CMI (par. 10) constatent que le critère déterminant l'exonération de la responsabilité du transporteur, au paragraphe 1, à savoir que le transporteur, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées, est incertain et qu'il sera probablement la source de bien des litiges. L'ICS (par. 32) propose de réviser le paragraphe 1 en modifiant fondamentalement la nature de la preuve que doit apporter le transporteur, comme suit[21] :

"1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises, si l'événement qui a causé le préjudice s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, sauf si :

"...

"*c*) Le transporteur prouve que la perte ou le dommage n'est pas le résultat d'une négligence ou d'une faute de sa part."

70. L'INSA (par. 6 à 8) fait observer que, d'après le libellé actuel du paragraphe 1, si l'événement qui a causé la perte ou le dommage ne peut pas être déterminé, le transporteur est responsable, même s'il établit qu'il a pris toutes les mesures raisonnables pour éviter la perte des marchandises ou les dommages causés aux marchandises ou encore les frais résultant d'un retard à la livraison. L'INSA (par. 8) propose de modifier comme suit le paragraphe 1 de l'article 5, en s'inspirant des articles 18 et 20 de la Convention de Varsovie de 1929[22] et des dispositions relatives à la charge de la preuve qui figure à l'article 12 du projet de convention et régissent la responsabilité des chargeurs :

"Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises

[20] Le texte modifié du paragraphe 1 de l'article 5 proposé par l'ICS vise également à maintenir l'exception de faute de navigation et à alléger le fardeau de la charge de la preuve qui pèse sur le transporteur.

[21] Le texte révisé du paragraphe 1 de l'article 5 que propose l'ICS (par. 32) a aussi pour objet de maintenir, en faveur des transporteurs, les exceptions d'erreur de navigation et d'incendie qui figurent dans la Convention de Bruxelles de 1924.

[22] L'article 18 et le paragraphe 1 de l'article 20 de la Convention de Varsovie de 1929 se lisent comme suit :

"*Article 18*

"1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

"2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef, ou dans un lieu quelconque, en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

"3. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien."

"*Article 20*

"Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre."

ainsi que du retard à la livraison ayant eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter cette perte, ce dommage ou ce retard."

E. – *Conséquences fâcheuses possibles*

71. Certains critiquent le régime de responsabilité établi par l'article 5, faisant remarquer que, si l'on ne peut guère à ce stade émettre que des hypothèses sur leurs véritables répercussions économiques, elles risquent cependant d'avoir plusieurs des conséquences suivantes sinon toutes :

a) L'extension de la responsabilité du transporteur à qui seraient transférés de nombreux risques l'amènera à souscrire une assurance-responsabilité (assurances P et I) pour un montant plus élevé, ce qui entraînera une augmentation de la prime d'assurance-responsabilité (Allemagne, République fédérale d', par. 4; Pays-Bas, par. 2; Royaume-Uni, par. 11 et 12; Suède, par. 5; CCI, par. 5 et 7; ICS, par. 3 à 5; CMI, par. 3; INSA, par. 14; UIAT, par. 3);

b) Le coût total du transport augmentera car l'augmentation de la prime d'assurance-responsabilité du transporteur sera loin d'être compensée par la diminution de la prime d'assurance sur facultés (Allemagne, République fédérale d', par. 4; Pays-Bas, par. 2 et 6; RSS de Biélorussie, par. 4; Royaume-Uni, par. 2 et 11; Suède, par. 5; URSS, par. 6; CCI, par. 5 et 7 [23]; ICS, par. 2, 3 et 28; CMI, par. 4; INSA, par. 14). Cette augmentation sera due aux raisons suivantes :

i) De nombreuses actions récursoires coûteuses seront exercées par les assureurs des marchandises contre les transporteurs et les assureurs de responsabilité alors que sous le régime actuel de telles actions sont rares (Allemagne, République fédérale d', par. 4; Royaume-Uni, par. 11, Suède, par. 5; CCI, par. 4, 5 et 7; ICS, par. 4; CMI, par. 4; UIAT, par. 4);

ii) L'assurance sur facultés est généralement plus avantageuse car elle est adaptée à chaque chargement particulier alors que l'assurance-responsabilité est calculée en fonction du risque le plus élevé (Allemagne, République fédérale d', par. 4; Royaume-Uni, par. 11; UIAT, par. 2);

iii) L'incertitude quant à l'étendue exacte de la responsabilité du transporteur soulèvera de nombreux litiges (CCI, par. 4 et 5; ICS, par. 4 et 31; CMI, par. 10; UIAT, par. 4);

c) Pour être complètement protégé, le propriétaire des marchandises devra encore souscrire une assurance sur facultés adaptée à ses intérêts commerciaux et économiques, en s'adressant souvent à un assureur de marchandises local (Allemagne, République fédérale d', par. 4; Pays-Bas, par. 3; Suède, par. 5; CCI, par. 1);

d) En fait, l'article 5 fera subir au propriétaire des marchandises l'augmentation du coût de l'assurance car le transporteur se protégera contre les nouveaux risques qui lui sont transférés et incorporera ses frais d'assurance supplémentaires au fret; il est préférable de rester souple en matière d'assurance sur facultés, les chargeurs restant maîtres de leurs frais d'assurance, du choix de l'assureur et de la couverture qu'ils désirent (Royaume-Uni, par. 13; CCI, par. 3; UIAT, par. 2);

e) Les intérêts du monde commercial et ceux qui participent à des transports maritimes seront mieux servis si l'on conserve l'essentiel du régime de responsabilité de la Convention de Bruxelles de 1924 (Allemagne, République fédérale d', par. 5; Royaume-Uni, par. 2 et 13; ICS, par. 29; UIAT, par. 5);

f) Il est plus important d'admettre les réalités économiques que d'essayer d'aligner le projet de convention sur le régime international applicable aux autres modes de transport (Allemagne, République fédérale d', par. 5) et, de toute façon, le projet de convention ne permet pas d'aboutir à une harmonisation complète (CMI, par. 13 et 14);

g) La responsabilité plus étendue découlant de l'article 5 n'amènera pas les transporteurs à prendre davantage soin des marchandises car ils ont toujours eu intérêt à protéger à la fois le navire et son chargement contre des pertes ou des dommages éventuels (Pays-Bas, par. 6; ICS, par. 4 et 28; CMI, par. 7, 8 et 15);

h) Comme les assureurs de la responsabilité auxquels s'adressent les transporteurs sont concentrés dans un nombre limité de pays développés, la diminution de l'assurance sur facultés que pourrait entraîner une augmentation de l'assurance-responsabilité nuirait au secteur naissant de l'assurance sur facultés des pays en développement et aurait des répercussions défavorables sur leur balance des paiements (Pays-Bas, par. 3; Royaume-Uni, par. 14; CCI, par. 7; ICS, par. 2 et 3; CMI, par. 5; UIAT, par. 6);

i) Les doutes que suscitent les dispositions sur la responsabilité de l'article 5 risquent d'amener de nombreux pays à ne pas ratifier le projet de convention (Suède, par. 4 et 7; ICS, par. 8);

j) L'article 5 modifiera la répartition des risques dans les cas d'avaries communes et réduira les fonds disponibles pour compenser les dommages matériels dans les cas d'abordage, sans entraîner une répartition plus équitable des risques car ces risques, convertis en primes d'assurance, deviennent simplement un facteur de coût (CMI, par. 3, 9 et 15);

k) L'article 5 ne tient pas compte du fait que, dans les transports maritimes, l'armateur n'est pas constamment en mesure d'exercer un contrôle efficace sur le capitaine, l'équipage ou les pilotes et que sa responsabilité est presque toujours une responsabilité du fait d'autrui (CMI, par. 7 et 8; INSA, par. 13).

Adjonction proposée à l'article 5

72. Les Etats-Unis (par. 13 à 32) et le CMI (par. 16 à 20) ont exprimé des réserves sur les dispositions du projet de convention relatives au retard à la livraison. Les Etats-Unis (par. 17 à 20) et le CMI (par. 19 et 20) ont analysé les divers types de préjudices que peut entraîner le retard à la livraison et proposent d'ajouter à l'article 5 une définition des "préjudices résultant d'un retard à la livraison" qui préciserait les types de préjudices économiques pour lesquels le propriétaire des marchan-

[23] Toutefois, le membre dissident du Groupe de travail de la CCI (par. 9) estime peu probable que l'ensemble des primes d'assurance subisse une augmentation.

dises aura droit à un remboursement de la part du transporteur[24]. Les Etats-Unis (par. 20) notent que l'absence d'une telle définition entraînerait beaucoup de litiges qui recevraient des solutions différentes dans les divers Etats contractants. Le CMI (par. 17 et 18) est d'avis qu'en laissant au droit national le soin de trancher cette question on créera des difficultés en ce qui concerne le règlement des réclamations fondées sur des pertes d'un retard à la livraison.

73. Les Etats-Unis (par. 32, i) proposent d'ajouter à l'article 5 une définition des "préjudices résultant du retard à la livraison" qui pourrait être la suivante :

"Les "préjudices résultant du retard à la livraison" comprennent :

"*a*) Les préjudices subis par l'ayant droit en raison de l'impossibilité d'utiliser les marchandises livrées en retard;

"*b*) Les préjudices résultant d'une baisse de la valeur des marchandises sur le marché au port de destination lorsque l'ayant droit prouve que le transporteur savait ou aurait dû savoir que le prix du marché au moment de la livraison tardive serait probablement inférieur au prix du marché au moment où les marchandises auraient dû être livrées;

"*c*) Les préjudices résultant d'un manque à gagner ou de l'obligation de verser des dommages-intérêts et les préjudices résultant de l'impossibilité d'utiliser les marchandises livrées en retard lorsque l'ayant droit prouve que le transporteur savait ou aurait dû savoir quelle utilisation devait être faite des marchandises et qu'un préjudice résulterait vraisemblablement du retard."

74. Les Etats Unis suggèrent (par. 21) qu'au lieu de définir les "préjudices résultant du retard", à l'article 5, on pourrait "prévoir une responsabilité limitée dans tous les cas de retard, responsabilité qui serait engagée sans que la preuve d'un dommage effectif ait à être apportée". Ils précisent néanmoins qu'ils ne préconisent pas cette solution.

Suggestion d'ordre rédactionnel

75. L'OCTI fait remarquer (par. 39 à 42) que les expressions "*loss*", "*loss, damage or delay in delivery*" et "*the occurence which caused the loss, damage or delay*" réapparaissent à plusieurs reprises dans le texte anglais de l'article 5 et propose d'uniformiser les traductions de ces expressions dans la version française.

Paragraphe 1

76. Les Etats-Unis (par. 32, ii) et le CMI (par. 16, 19 et 20) sont d'avis que la responsabilité du transporteur pour détérioration matérielle des marchandises résultant du retard à la livraison devrait être visée dans ce paragraphe au même titre que la responsabilité que le transporteur encourt en vertu du projet de convention pour des pertes ou dommages résultant d'une autre cause. Ils proposent donc de ne pas inclure les dommages matériels dans la définition qu'ils préconisent pour les "pertes résultant du retard"[25], vu que cette expression doit s'appliquer uniquement aux pertes économiques attribuables au retard à la livraison engageant la responsabilité du transporteur.

77. Les Etats-Unis (par. 32, ii) suggèrent d'ajouter la phrase suivante à ce paragraphe afin que la détérioration matérielle résultant d'un retard soit assimilée aux pertes ou dommages résultant d'autres causes :

"L'événement donnant lieu à compensation comprend la détérioration matérielle des marchandises résultant du retard à la livraison."

78. Les Etats-Unis (par. 25 et 32, iii) estiment qu'il faudrait préciser le libellé de ce paragraphe de façon à empêcher qu'un transporteur qui n'a pas livré la marchandise à une date de livraison expressément convenue mais prouve qu'il a agi raisonnablement tout au long du transport puisse dégager sa responsabilité. Les Etats-Unis (*ibid.*) suggèrent de supprimer le mot "retard" au paragraphe 1[26], le problème pouvant être résolu par une addition appropriée au paragraphe 2 de l'article 5[27].

79. Le Royaume-Uni (par. 9) pense que les dispositions de ce paragraphe concernant la responsabilité du transporteur pour négligence, qui font peser la charge de la preuve sur le transporteur, devraient reprendre les termes "faute ou négligence" employés aux paragraphes 4, 5 et 7 de l'article 5 et à l'article 12 du projet.

Paragraphe 2

80. Les Etats-Unis (par. 22 et 23) formulent des objections à l'égard de la disposition de ce paragraphe selon laquelle, compte tenu des circonstances de fait, le retard à la livraison doit être calculé en fonction du "délai expressément convenu". Il font observer (par. 22) qu'il n'y a pas de restrictions quant à la forme que peut prendre un tel accord exprès sur la date de livraison ni quant au recours possible à des clauses d'exonération dégageant la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison. Dans un souci de certitude, les Etats-Unis (par. 23) proposent que les mots "dans le délai expressément convenu" qui figurent au paragraphe 2 de l'article 5 soient remplacés par "au plus tard à une date déterminée indiquée par écrit dans le connaissement ou, à défaut de connaissement, mentionnée expressément et de manière apparente dans le contrat de transport".

81. Pour éviter qu'un transporteur qui prouve qu'il a agi raisonnablement bien qu'il n'ait pas effectué la livraison à la date convenue puisse dégager sa responsabilité pour retard à la livraison, les Etats-Unis (par. 25) suggèrent d'apporter les amendements suivants au texte du paragraphe 2 :

a) Ce paragraphe devrait commencer par les mots : "Il y a retard à la livraison engageant la responsabilité du transporteur ...";

b) Il devrait contenir la nouvelle phrase suivante : "En s'engageant à effectuer la livraison au plus tard à une date déterminée, le transporteur prend tous les risques résultant du retard à sa charge."

[24] Cependant, les Etats-Unis (par. 32, ii) et le CMI (par. 20) indiquent tous deux que les dommages matériels effectivement subis par des marchandises et résultant d'un retard à la livraison doivent être traités, au paragraphe 1 de l'article 5, de la même manière que les pertes ou les dommages d'origine différente.

[25] Voir aux paragraphes 72 à 74 ci-dessus l'analyse d'une proposition d'adjonction à l'article 5 du projet de convention.

[26] On notera que l'ICS (par. 33) a également proposé de supprimer le mot "retard" au paragraphe 1 de l'article 5, la raison donnée étant toutefois que l'ICS s'oppose à l'inclusion de dispositions sur le retard dans le projet de convention.

[27] Voir au paragraphe 81 ci-après l'analyse relative au paragraphe 2 de l'article 5.

82. Les Etats-Unis (par. 24) critiquent le critère invoqué dans ce paragraphe pour déterminer si "le retard à la livraison" s'est produit en l'absence d'un accord expressément convenu quant à la date de livraison. Ils notent que les termes "dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent" sont très généraux et risquent d'être la source de nombreux litiges. Ils proposent donc que l'usage de l'expression "retard à la livraison" soit limité au cas où l'on aura expressément prévu une date de livraison.

Paragraphe 3

83. Les Etats-Unis (par. 26 et 27) et l'ICS (par. 34) sont d'avis qu'il faudrait inclure une disposition spéciale dans ce paragraphe pour les cas où, bien qu'il y ait eu un retard de 60 jours ou plus dans la livraison, les marchandises n'ont pas été réellement perdues.

84. Les Etats-Unis (par. 26 et 27) estiment que, dans les cas où il y aurait eu un retard de 60 jours à la livraison, il faudrait accorder au propriétaire des marchandises un délai déterminé pour notifier au transporteur qu'il décide de considérer les marchandises comme perdues. Même s'il choisit cette option, il devrait remettre toutes preuves documentaires formant titre au transporteur afin de permettre à ce dernier de vendre les marchandises qui rentreraient plus tard en sa possession. Les Etats-Unis (par. 26) proposent que l'on ajoute le membre de phrase suivant au paragraphe 3 de l'article 5 :

> "... à condition que l'ayant droit notifie au transporteur son option par écrit dans les ( ) jours qui suivent l'expiration du délai et que, si un connaissement a été émis, il lui en remette l'original dûment endossé".

85. L'ICS (par. 34) propose d'ajouter à la fin de ce paragraphe la phrase suivante qui accorderait au transporteur 60 jours de plus pour livrer les marchandises dont on connaît le lieu où elles se trouvent :

> "Si à l'expiration des 60 jours le transporteur peut déterminer le lieu où se trouvent les marchandises, l'ayant droit ne peut considérer les marchandises comme perdues avant un nouveau délai de 60 jours."

Paragraphe 4

Perte, dommage ou retard à la livraison résultant d'un incendie

86. La France (par. 5 et 6) estime que l'exonération pour incendie formulée au paragraphe 4 fait partie intégrante du compromis général relatif à la responsabilité du transporteur énoncé à l'article 5 et qu'elle doit donc être maintenue sous sa forme actuelle.

87. Les Etats-Unis (par. 31) et le CMI (par. 12) font observer que, tel qu'il est formulé, ce paragraphe peut être interprété comme dégageant le transporteur de sa responsabilité dans les cas où le chargeur ne parvient pas à prouver que l'incendie a résulté d'une négligence du transporteur ou de ses mandataires, mais peut prouver qu'il aurait été possible d'empêcher l'incendie de se propager si le navire avait été équipé d'un meilleur matériel de lutte contre l'incendie par exemple[28]. Les Etats-Unis (par. 31) proposent que ce paragraphe soit modifié comme suit :

> "En cas d'incendie, le transporteur ne sera pas responsable, à moins que l'ayant droit ne prouve que l'incendie ou sa propagation résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

88. La République fédérale d'Allemagne (par. 3 à 5), l'ICS (par. 6 et 32), le CMI (par. 12) et l'UIAT (par. 3) estiment qu'il faut conserver l'exception d'incendie telle qu'elle est formulée à l'article 4, alinéa *b* du paragraphe 2, de la Convention de Bruxelles de 1924[29].

89. L'Autriche (par. 5), le Canada (par. 2, *a*), l'Iraq (par. 3), le Tchad (par. 1), la Tchécoslovaquie (par. 3), le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 4), la CEPAL (par. 1 à 4), le CMI (par. 12) et l'OCTI (par. 12) ont critiqué la règle exceptionnelle relative à la charge de la preuve figurant au paragraphe 4 de l'article 5, selon laquelle le transporteur n'est responsable en cas de perte ou de dommage résultant d'un incendie que si "le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires". Le Canada (par. 2, *a*), la Tchécoslovaquie (par. 3), la CEPAL (par. 2) et le CMI (par. 12) font aussi observer que cette règle fait peser sur le chargeur et le destinataire une charge extrêmement lourde et qu'ils ne seront généralement pas en mesure dans la pratique de fournir la preuve exigée puisqu'ils ne se trouvent pas à bord du navire au moment de l'incendie et qu'ils ne peuvent pas toujours savoir quand ni comment l'incendie s'est produit; en outre, il serait plus équitable d'exiger du transporteur qu'il fournisse la preuve lui permettant de dégager sa responsabilité en cas de perte ou de dommage résultant de l'incendie, puisqu'il sait ce qui s'est passé sur son navire et qu'il exerce un contrôle sur les événements à bord.

90. L'Autriche (par. 5), la CEPAL (par. 4) et l'OCTI (par. 12) proposent que ce paragraphe soit supprimé et que la responsabilité du transporteur en cas d'incendie soit régie par la règle générale relative à la responsabilité du transporteur énoncée au paragraphe 1 de l'article 5. L'OCTI (par. 12) fait observer qu'aucune autre convention internationale sur les transports ne contient de dispositions obligeant le demandeur à prouver une faute ou une négligence du transporteur.

91. Le Canada (par. 2, *a*) et le Tchad (par. 1), s'ils ne se prononcent pas en faveur de la suppression du paragraphe 4 de l'article 5, souhaiteraient de même le modifier de façon qu'en cas d'incendie il incombe au transporteur de prouver que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures nécessaires. Le Tchad (par. 1) propose le nouveau libellé suivant :

> "En cas d'incendie, le transporteur, ses préposés ou mandataires seront responsables, à moins qu'ils ne prouvent, chacun pour ce qui le concerne, qu'ils ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences."

[28] Le CMI (par. 12) estime qu'un compromis est impossible et que l'exonération pour incendie doit être soit conservée sous la forme que lui donne la Convention de Bruxelles de 1924, soit purement et simplement rayée du projet de convention.

[29] Les observations où l'on préconise de conserver l'exonération pour incendie telle qu'elle est formulée dans la Convention de Bruxelles de 1924 sont analysées sous la rubrique "Article 5 dans son ensemble", aux paragraphes 62 à 64 ci-dessus.

92. L'Iraq (par. 3), la Tchécoslovaquie (par. 3) et le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 4) proposent d'envisager la possibilité de transférer la charge de la preuve en cas d'incendie du chargeur au transporteur.

Paragraphe 5

Transport d'animaux vivants

93. La RSS de Biélorussie (par. 3), l'URSS (par. 4) et l'INSA (par. 9 et 10) sont d'avis que le libellé de ce paragraphe est trop compliqué et qu'il y aurait lieu de le simplifier.

94. L'INSA (par. 10) fait observer que les transporteurs rencontreront de grandes difficultés dans la pratique s'ils doivent prouver à la fois qu'ils se sont conformés aux instructions particulières du chargeur et que la perte, le dommage ou le retard à la livraison peut être attribué aux risques inhérents au transport d'animaux vivants, avant que l'on puisse présumer en vertu du paragraphe 5 que la perte, le dommage ou le retard à la livraison est bien dû à cette cause. L'INSA (par. 10) propose donc que les mots "et que, dans les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques" soient supprimés de manière que, si le transporteur prouve qu'il s'est conformé aux instructions particulières données par le chargeur, il soit présumé que la perte, le dommage ou le retard découle de risques inhérents au transport d'animaux vivants.

Paragraphe 6

Exonération de responsabilité du transporteur qui prend des "mesures raisonnables ... pour sauver des biens en mer"

95. La RSS de Biélorussie (par. 5), l'URSS (par. 5) et l'INSA (par. 11 et 12) critiquent la disposition de ce paragraphe selon laquelle seules des mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer peuvent servir de base pour dégager la responsabilité du transporteur. Ils notent qu'il est difficile dans la pratique de déterminer si des mesures particulières prises en mer sont raisonnables ou non et craignent qu'une disposition dans ce sens ne soit la source de nombreux litiges.

96. La RSS de Biélorussie (par. 5) et l'URSS (par. 5) sont d'avis que le fait de dégager la responsabilité du transporteur seulement lorsque des mesures raisonnables sont prises pour sauver des biens en mer peut avoir des répercussions négatives sur l'application des lois traditionnelles de la navigation maritime relatives au secours à porter aux navires en détresse. L'INSA (par. 11) note que le transporteur, lorsqu'il commence une opération de sauvetage, ne sait pas toujours au juste si ses efforts auront pour effet de sauver des vies ou des biens seulement.

97. La RSS de Biélorussie (par. 5), l'URSS (par. 5) et l'INSA (par. 11) proposent de supprimer le mot "raisonnable", de manière que le transporteur soit exonéré de responsabilité dans tous les cas où la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des biens en mer. Comme solution de rechange, l'INSA (par. 12) propose d'exiger du chargeur qu'il établisse que les mesures prises par le transporteur pour sauver des biens n'étaient "manifestement pas raisonnables" et propose le nouveau libellé suivant :

"Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures prises pour sauver des biens en mer, à moins qu'il ne soit établi que, pour sauver ces biens, le transporteur s'est délibérément comporté d'une manière qui n'était pas raisonnable."

Autres observations

98. Les Etats-Unis (par. 30) font observer que, tel que le paragraphe 2 de l'article 5 est actuellement libellé, le retard à la livraison (des conséquences duquel le transporteur est responsable en vertu du paragraphe 1 de l'article 5) peut se produire même en l'absence d'un accord exprès quant à la date de livraison[30]. Pour bien indiquer que les mesures prises pour sauver des vies ou des biens ne sont pas les seules qui puissent excuser un retard à la livraison, les Etats-Unis (par. 30, 32, vi) proposent que l'on ajoute le membre de phrase suivant au début du paragraphe 6 : "Outre les raisons pouvant être jugées suffisantes conformément au paragraphe 1 ci-dessus ...".

Article 6. – Limites de la responsabilité

Article dans son ensemble – Choix entre le texte de base et la variante de l'article 6

Préférence pour le texte de base

99. L'Allemagne, République fédérale d' (par. 7), le Canada (par. 3, *a*), la France (par. 7), la RSS de Biélorussie (par. 6), le Royaume-Uni (par. 15), la Tchécoslovaquie (par. 4), l'URSS (par. 7), la CEPAL (par. 5 et 6) et l'INSA (par. 15 et 16) ont exprimé leur préférence pour le texte de base de l'article 6 qui définit les limites de la responsabilité des transporteurs en fonction du double critère du poids et du "colis ou unité de chargement". Les raisons de ce choix sont les suivantes :

a) Le texte de base tient pleinement compte des intérêts des propriétaires de divers types de marchandises (RSS de Biélorussie, par. 6; URSS, par. 7) et accorde une protection satisfaisante aux propriétaires de marchandises de faible poids mais de valeur (République fédérale d'Allemagne, par. 7; INSA, par. 15 et 16);

b) Il assure une meilleure protection du chargeur et du destinataire que le critère unique du poids car les limites plus élevées de la responsabilité des transporteurs constituent un avantage pour les chargeurs et les destinataires (Canada, par. 3, *a*);

c) Il préserve le compromis réalisé à l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968 entre l'adoption du critère unique du colis ou de l'unité (qui est celui du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924) et le critère du poids seul (qui est celui de plusieurs conventions internationales applicables aux autres modes de transport) [France, par. 7; CEPAL, par. 5 et 6].

d) Il correspond mieux aux réalités économiques des transports maritimes internationaux (Royaume-Uni, par. 15).

[30] Voir au paragraphe 82 ci-dessus l'analyse des observations faites par les Etats-Unis en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 5.

Préférence pour la variante

100. L'Autriche (par. 7), la Norvège (par. 5), les Pays-Bas (par. 7), la République démocratique allemande (par. 8), la Suède (par. 8) et l'OCTI (par. 14) se prononcent pour l'adoption de la variante de l'article 6 dans laquelle les limites de la responsabilité des transporteurs sont fondées sur le critère unique du poids des marchandises. De l'avis de certains, il conviendrait d'ajouter à la variante de l'article 6 les alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 du texte de base de l'article 6 (Pays-Bas, par. 7; République démocratique allemande, par. 8 et OCTI, par. 14). La Norvège (par. 5) propose, pour protéger les chargeurs expédiant des marchandises légères, d'envisager la possibilité de fixer une limite minimale applicable à tous les cas. Les raisons suivantes sont avancées en faveur d'une limitation de la responsabilité des transporteurs fondée sur le seul critère du poids des marchandises :

a) Il est facilement applicable dans la pratique et évite la nécessité de définir l'unité de chargement (Pays-Bas, par. 7);

b) Il assure une meilleure harmonisation avec les conventions internationales régissant d'autres modes de transport (OCTI, par. 14);

c) Le double système du poids et du "colis ou unité de chargement" manque de clarté et pourrait inciter les chargeurs à composer des unités de chargement de faible poids (OCTI, par. 15).

Autres observations

101. Le Qatar (par. 18) résume le texte de base et la variante de l'article 6 sans toutefois exprimer une préférence pour l'une ou l'autre solution. La France (par. 8) relève que, tout en préférant le texte de base, elle pourrait accepter la variante qui correspond aux dispositions pertinentes d'autres conventions internationales de transport. L'Iraq (par. 6) et le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 7) suggèrent que la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer accorde une attention particulière aux dispositions de l'article 6.

Le niveau des limites pécuniaires de la responsabilité

102. L'Allemagne, République fédérale d' (par. 6), la France (par. 12), la Norvège (par. 6), la Suède (par. 9), la CCI (par. 6) et l'ICS (par. 35) proposent de ne pas fixer à un niveau trop élevé les limites pécuniaires de la responsabilité des transporteurs en cas de perte de marchandises ou de dommages. Elles font valoir les raisons suivantes :

a) Si l'on fixe les limites pécuniaires à un niveau trop élevé, le coût de l'assurance-responsabilité des transporteurs subira une augmentation très prononcée qui se répercutera sur le montant du fret (France, par. 12; CCI, par. 6; et ICS, par. 35);

b) Les chargeurs souhaitent des limites relativement basses car ils peuvent le cas échéant se garantir à des conditions plus avantageuses grâce à l'assurance sur facultés (France, par. 12; ICS, par. 35);

c) Une limite pécuniaire élevée fera que le chargeur de marchandises de peu de valeur subventionnera celui de marchandises coûteuses (ICS, par. 35).

103. L'Allemagne, République fédérale d'(par. 6), la France (par. 12), la Norvège (par. 6) et la Suède (par. 9) indiquent qu'en valeur réelle les limites fixées par le projet de convention ne doivent pas être considérablement plus élevées que celles du Protocole de Bruxelles de 1968. La République fédérale d'Allemagne (par. 6) fait remarquer que la valeur moyenne des marchandises transportées par mer ne doit pas dépasser ces limites.

Expression des limites en droits de tirage spéciaux

104. La Norvège (par. 7), la Suède (par. 10) et l'INSA (par. 20) proposent que les limites pécuniaires de la responsabilité soient exprimées en droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international. L'INSA (par. 20) ajoute que, pour les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international, les limites devraient être exprimées en valeur-or, suivant ainsi l'exemple de la Convention de Londres de 1976[31] et du Protocole de Montréal n° 4[32].

[31] Le texte de l'article 8 de la Convention de Londres de 1976 est le suivant :

"Unité de compte

"1 L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du FMI est calculée de la façon déterminée par cet Etat partie.

"2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées comme suit :

"*a*) En ce qui concerne l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 6 :

"i) A 5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

"ii) Pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa *i* :

"– Pour chaque tonneau de 501 à 3 000 tonneaux, 7 500 unités monétaires;

"– Pour chaque tonneau de 3 001 à 30 000 tonneaux, 5 000 unités monétaires;

"– Pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 3 750 unités monétaires; et

"– Pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 2 500 unités monétaires; et

"*b*) En ce qui concerne l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 6 :

"i) A 2,5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

"ii) Pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa *i* :

"– Pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 2 500 unités monétaires;

"– Pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 1 850 unités monétaires; et

"– Pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 1 250 unités monétaires; et

"*c*) En ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7, à un montant de 700 000 unités monétaires multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne dépassant pas 375 millions d'unités monétaires.

"Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe.

(Suite de la note page suivante)

Limite spéciale de la responsabilité en cas de retard à la livraison

105. Les Etats-Unis (par. 28 et 32, *v*), la France (par. 10), les Pays-Bas (par. 8), la République démocratique allemande (par. 9), la République socialiste soviétique de Biélorussie (par. 6), le Royaume-Uni (par. 16), l'URSS (par. 7), l'INSA (par. 17 et 19) et l'OCTI (par. 16) souhaitent ajouter à l'article 6 une règle spéciale pour le calcul des limites de la responsabilité des transporteurs en cas de retard à la livraison. Ils estiment que l'alinéa *b* du paragraphe 1 du texte de base de l'article 6 peut servir de base à l'examen d'une règle spéciale sur la limitation de la responsabilité en cas de retard à la livraison[33].

106. La Tchécoslovaquie (par. 4) propose d'envisager la possibilité d'adopter les mêmes limites dans tous les cas où un transporteur est reconnu responsable en vertu du projet de convention, notamment en cas de responsabilité pour les conséquences d'un retard à la livraison. Si, à la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, une majorité s'oppose à l'établissement des mêmes limites pour tous les cas de responsabilité du transporteur, la Tchécoslovaquie (par. 4) est disposée à accepter la règle spéciale de l'alinéa *b* du paragraphe 1 du texte de base de l'article 6, à condition que la limite de la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison soit exprimée par "un multiple du fret".

107. L'Autriche (par. 6) estime que les dispositions spéciales régissant la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison sont inutiles et elle s'oppose de ce fait à l'insertion à l'article 6 d'une limite spéciale de la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison.

Observations portant sur les dispositions du texte de base de l'article 6

Alinéa a *du paragraphe 1*

108. La France (par. 9) estime qu'il faudrait garder dans cet alinéa la possibilité, accordée au chargeur par l'alinéa *a* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968, d'exclure le cas échéant l'application des limites prescrites de la responsabilité du transporteur, par exemple, lorsque le calcul en fonction du poids aboutirait à des limites disproportionnées pour des marchandises pondéreuses. La France (par. 9) propose, par conséquent, d'ajouter au début de l'alinéa *a* du paragraphe 1 la formule du Protocole de Bruxelles de 1968 qui est la suivante :

> "A moins que la nature et la valeur de la marchandise n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration figure au connaissement ...".

109. L'INSA (par. 18) fait remarquer que le texte actuel de l'alinéa *a* du paragraphe 1 n'indique pas clairement la méthode à adopter pour calculer la limite de la responsabilité selon le poids lorsque plusieurs "colis ou unités de chargement" sont perdus ou endommagés. L'INSA propose d'ajouter une disposition qui déterminerait s'il faudrait alors calculer plusieurs limitations en se fondant sur le poids de chaque "colis ou unité de chargement" ou une seule limitation en se fondant sur le poids total des colis ou unités de chargement perdus ou endommagés.

Alinéa b *du paragraphe 1*

110. La France (par. 10), les Pays-Bas (par. 8), la République démocratique allemande (par. 9), la RSS de Biélorussie (par. 6), l'URSS (par. 7) et l'INSA (par. 19) appuient la version qui consiste à formuler la limite spéciale de la responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison en fonction du "fret payable pour les marchandises ayant subi le retard". Les Pays-Bas (par. 8) notent que, en cas de retard n'affectant qu'une partie des marchandises transportées en vertu d'un seul connaissement contre paiement d'un seul fret, la limite de la responsabilité du transporteur sera la part du fret relative aux marchandises dont la livraison est retardée.

(Suite de la note 31)

"3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

"4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans les articles 6 et 7. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas."

[32] Le texte de l'article VII du Protocole de Montréal est le suivant :

"A l'article 22 de la Convention :

"*a*) A l'alinéa 2, *a*, les mots "et de marchandises" sont supprimés;

"*b*) Après l'alinéa 2, *a*, l'alinéa suivant est inséré :

"b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison";

"*c*) L'alinéa 2, *b*, devient l'alinéa 2, *c*;

"*d*) Après l'alinéa 5, le texte suivant est inséré :

"6) Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une haute partie contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une haute partie contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette haute partie contractante.

"Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2, *b*, de l'article 22 peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause."

[33] Pour les observations visant directement l'alinéa *b* du paragraphe 1 du texte de base de l'article 6, voir l'examen des observations sur cette disposition aux paragraphes 109 à 115 ci-après.

111. Les Pays-Bas (par. 8), la République démocratique allemande (par. 9), la RSS de Biélorussie (par. 6), l'URSS (par. 7) et l'INSA (par. 19) préfèrent, comme limite spéciale en cas de retard à la livraison, le montant simple du fret payable pour les marchandises ayant subi le retard et non un multiple de cette somme. La France (par. 10) note qu'elle pourrait accepter une limite spéciale représentant le double du fret payable pour les marchandises ayant subi le retard de façon que la pénalisation ait une valeur dissuasive suffisante.

112. La Tchécoslovaquie (par. 4) indique que, si l'on fixe une limite spéciale à la responsabilité du transporteur pour le retard à la livraison, celle-ci doit être "exprimée par un multiple du fret".

113. L'OCTI (par. 16) estime que la limite dans cet alinéa doit être exprimée en fonction "du fret payable en vertu du contrat de transport". L'OCTI (par. 16) fait observer que les Conventions CIM[34] et CIV[35] utilisent également cette méthode.

114. Les Etats-Unis (par. 28 et 32, *v*) souhaitent que cet alinéa soit reformulé sur le modèle d'une clause commerciale relative aux dommages-intérêts libératoires en établissant une unité de limitation de la responsabilité en cas de retard à la livraison qui serait alors multipliée par le nombre de jours de retard. Les Etats-Unis (par. 28) notent qu'une formule plus simple est contenue dans la Convention CIM[36]. Le texte révisé de l'alinéa *b* du paragraphe 1 proposé par les Etats-Unis (par. 32, *v*) est le suivant :

"La responsabilité du transporteur en cas de préjudice résultant du retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas ... [l'unité applicable] multiplié par le nombre de jours de retard [une limite fondée sur un nombre d'unités déterminé qui pourrait correspondre à un retard maximum ou être calculée d'après la valeur du fret]."

115. Les Etats-Unis (par. 29) notent que les limites de la responsabilité du transporteur en cas de dommage matériel résultant d'un retard à la livraison devraient être les mêmes qu'en cas de dommage matériel dû à une autre cause pour laquelle la responsabilité du transporteur en vertu du projet de convention est engagée. Les Etats-Unis (*ibid.*) suggèrent que le meilleur moyen d'obtenir ce résultat serait de définir l'expression "préjudice résultant du retard" de façon à exclure le dommage matériel aux marchandises[37].

Alinéa c du paragraphe 1

116. Le Royaume-Uni (par. 16) note que les assurances de marchandises ne couvrent habituellement pas le retard à la livraison et que, par conséquent, l'action en cas de retard à la livraison est généralement engagée non pas par l'assureur des marchandises mais par le destinataire. Afin de garder deux limites distinctes en cas de pertes ou de dommages et en cas de retard à la livraison, le Royaume-Uni propose la suppression de l'alinéa *c*.

Alinéa a du paragraphe 2

117. La Tchécoslovaquie (par. 4) et la CEPAL (par. 6) appuient la disposition de l'alinéa *a* qui définit, aux fins de la limitation "par colis ou par unité de chargement" du paragraphe 1, ce qui constitue un colis ou une unité de chargement lorsque les marchandises sont transportées en conteneur ou dans un engin similaire. La CEPAL (par. 6) note qu'aux termes de l'alinéa *a* du paragraphe 2, les chargeurs et les transporteurs jouissent d'une latitude considérable lorsque les marchandises sont transportées dans des conteneurs ou engins similaires du fait de la disposition selon laquelle "tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou une unité".

Paragraphe 4

118. La France (par. 11) note que ce paragraphe, qui autorise les chargeurs et les transporteurs à fixer d'un commun accord des limites à la responsabilité du transporteur supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1 de l'article 6, fait dans une certaine mesure double emploi avec le paragraphe 2 de l'article 23 qui permet aux transporteurs d'augmenter leurs obligations telles qu'elles sont prévues par le projet de convention.

Adjonction proposée à l'article 6

119. Les Pays-Bas (par. 9) proposent d'ajouter, soit à l'article 5, soit à l'article 6, une disposition relative au calcul de la valeur des marchandises selon le modèle de

[34] Le texte de l'article 34 de la Convention CIM est le suivant :

"Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison

"1. En cas de dépassement du délai de livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer un dixième du prix du transport pour chaque fraction du dépassement correspondant au dixième du délai de livraison, toute fraction du dépassement inférieure à un dixième du délai de livraison étant comptée pour un dixième. La moitié du prix du transport constitue l'indemnité maximale.

"2. Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du dépassement du délai de livraison, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.

"3. Les indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 ne peuvent se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

"En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

"En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 33.

"Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 avec celles prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise."

[35] Le texte de l'article 35 de la Convention CIV est le suivant :

"Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages

"1. En cas de retard à la livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à vingt centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

"2. Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au paragraphe 1.

"3. Les indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

"En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue.

"En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 34.

"Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 avec celles prévues aux articles 33 et 34 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages."

[36] Voir l'article 34 de la Convention CIM reproduit ci-dessus à la note 34.

[37] Pour les observations connexes des Etats-Unis concernant les dispositions sur le retard de l'article 5, voir l'analyse des observations sur le paragraphe 1 de l'article 5 aux paragraphes 76 et 77 ci-dessus.

l'alinéa *b* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968 et des paragraphes 1 et 2 de l'article 23 de la Convention CMR[38].

Article 7. – Recours judiciaires

Article dans son ensemble

120. Le Qatar (par. 19) note que cet article pose en principe que les exonérations et limitations prévues dans le projet de convention sont applicables à toute action contre le transporteur, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement.

Paragraphe 3

121. Les Etats-Unis (par. 33) proposent, pour éliminer tout risque d'équivoque, d'ajouter au début du paragraphe 3 les mots suivants : "Sans préjudice des dispositions de l'article 8...".

Article 8. – Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Article dans son ensemble

122. Le Qatar (par. 20) note que cet article énonce les principes régissant la déchéance du droit du transporteur de limiter sa responsabilité et précise les circonstances dans lesquelles la limitation de la responsabilité établie à l'article 6 ne s'applique pas.

123. Le Canada (par. 3, *d*) fait remarquer que, lorsqu'il y a eu contravention essentielle au contrat de transport, le projet de convention ne précise pas dans quelle mesure le transporteur a le droit de limiter sa responsabilité, compte tenu des critères énoncés dans cet article.

Paragraphe 1

124. L'Allemagne, République fédérale d' (par. 8), les Etats Unis (par. 34), la France (par. 15), la Suède (par. 6), la CCI (par. 14), l'ICS (par. 36 et 37) et le CMI (par. 21) font ressortir le rapport étroit qui existe entre les règles déterminant les circonstances dans lesquelles il y a déchéance de la limitation de responsabilité et le coût de l'assurance des marchandises pendant le transport en mer. On fait valoir qu'une limite de responsabilité clairement formulée et pratiquement immuable a l'avantage de permettre aux assureurs sur facultés comme aux assureurs de responsabilité de connaître exactement le plafond de leurs risques (Suède, par. 6; Royaume-Uni, par. 17; CCI, par. 14; ICS, par. 37). On signale en outre que les dispositions supprimant ces limites, si elles ne sont pas rédigées avec soin, pourraient entraîner une augmentation excessive des primes, ou rendre certains risques non assurables (France, par. 15; Etats-Unis, par. 34).

125. Pour certains, ce paragraphe ne formule pas avec suffisamment de clarté les circonstances dans lesquelles la limite de responsabilité est supprimée (Etats-Unis, par. 35; France, par. 14 et 16; Royaume-Uni, par. 17) et pourrait donner lieu à de coûteux litiges (Royaume-Uni, par. 17). En particulier, il est noté que les membres de phrase ci-après sont susceptibles de recevoir des interprétations différentes :

a) "Assumant ... des fonctions de commandement" (Allemagne, République fédérale d', par. 9; Pays-Bas, par. 10);

b) "Assumant, dans l'exercice de ses attributions" (CCI, par. 15; ICS, par. 37);

c) "Alors qu'il manipulait les marchandises ou s'en occupait dans l'exercice de ses attributions" (Pays-Bas, par. 10; CCI, par. 15; ICS, par. 37; CMI, par. 25).

Comparaison avec les règles adoptées dans d'autres conventions relatives aux transports

126. Il est noté (Pays-Bas, par. 10; Suède, par. 6; CCI, par. 16; ICS, par. 39; CMI, par. 23) que la tendance dans les conventions modernes relatives aux transports maritimes (par exemple, le Protocole de Bruxelles de 1968, la Convention d'Athènes de 1974[39] et la Convention de Londres de 1976[40]) est d'adopter des limites pratiquement intangibles.

127. La France (par. 13 à 15) note que si, dans les conventions relatives aux transports mentionnées au paragraphe 126 ci-dessus, la limite n'est supprimée qu'en cas de faute du seul transporteur, dans d'autres conventions (la Convention de Varsovie de 1929 modifiée par le Protocole de La Haye de 1955[41] et la Convention CMR[42]), elle est supprimée lorsqu'il y a

[38] Le texte des paragraphes 1 et 2 de l'article 23 de la Convention CMR est le suivant :

"1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge.

"2. La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité."

[39] Les dispositions pertinentes de la Convention d'Athènes de 1974 sont les suivantes :

"Article 13

"1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

"2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement."

[40] La disposition pertinente de la Convention de Londres de 1976 est la suivante :

"Article 4

"Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement."

[41] L'article 25 de la Convention de Varsovie de 1929, modifiée par le Protocole de La Haye de 1955, se lit comme suit :

"Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions."

[42] L'article 29 de la Convention CMR se lit comme suit :

"1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.

(*Suite de la note page suivante*)

faute non seulement du transporteur mais aussi de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions. La France fait remarquer à cet égard que l'article 8 du projet de convention est un compromis entre ces deux points de vue, car il supprime la limitation lorsqu'il y a faute de la part du capitaine ou de l'équipage dans la gestion commerciale des marchandises, mais la maintient en cas de faute du capitaine ou de l'équipage dans la gestion nautique du navire.

128. Le Royaume-Uni (par. 17) rappelle que les incertitudes juridiques auxquelles a donné lieu le paragraphe 2 de l'article 25 de la Convention de Varsovie de 1929[43] risquent de réapparaître à propos des dispositions des alinéas *b* et *c* de l'article 8 et propose que la limitation de responsabilité soit maintenue en ce qui concerne un fait ou une omission des personnes mentionnées aux alinéas *b* et *c*.

Principes qui devraient régir la déchéance de la limitation de responsabilité

129. Le CMI note (par. 21) que s'il peut paraître raisonnable de ne pas permettre au transporteur de limiter sa responsabilité lorsque la perte ou le dommage est dû à un acte commis intentionnellement ou témérairement par un de ses préposés ou mandataires, cela est sans rapport avec le résultat recherché par l'institution d'une limite, qui est de poser une base ferme pour déterminer l'assurance-responsabilité. Le CMI (par. 22) est d'avis que le seul cas où la limitation de responsabilité devrait être écartée est celui où le transporteur lui-même a provoqué une perte ou un dommage intentionnellement ou témérairement, car personne ne devrait être autorisé à limiter sa responsabilité en cas de perte ou de dommage causé intentionnellement ou témérairement par ses propres actes ou omissions.

130. L'INSA (par. 22) note que la déchéance du droit de limiter la responsabilité ne devrait s'appliquer au transporteur que si celui-ci a commis une faute grave, c'est-à-dire lorsque la perte ou le dommage a été causé intentionnellement, ou par un acte téméraire en sachant que des pertes et des dommages en résulteraient probablement. Lorsque toutefois ces pertes ou ces dommages sont causés par un préposé ou un mandataire du transporteur, la faute de ce dernier est normalement considérée comme une négligence née du fait qu'il n'a pas exercé la surveillance qui convient à l'égard de ses préposés ou mandataires; par conséquent, il ne devrait pas être déchu du droit de limiter sa responsabilité.

Propositions

131. Les Pays-Bas (par. 10), la CCI (par. 16), l'ICS (par. 39) et l'INSA (par. 22) proposent de supprimer le texte actuel de l'article 8 et de le remplacer par le texte formulé par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI[44].

132. Selon la République fédérale d'Allemagne (par. 9), il conviendrait d'adopter un texte semblable à celui de l'alinéa *e* de l'article 2 du Protocole de Bruxelles de 1968.

133. Les Etats-Unis (par. 35) estiment que si l'on ne parvient pas à donner à cet article un libellé plus précis, il est préférable de le supprimer.

134. Le Royaume-Uni propose (par. 17) l'adoption d'un texte rédigé sur le modèle de l'article 4 de la Convention de Londres de 1976[45].

135. La France (par. 16) est d'avis que, sous réserve de lui donner un meilleur libellé, cet article, qui représente un compromis acceptable, devrait être conservé.

Article 9. – Marchandises en pontée

Article dans son ensemble

136. Le Qatar (par. 21) note qu'en vertu de cet article l'application du projet de convention s'étend au transport des marchandises en pontée, y compris les animaux.

137. Le Canada (par. 2, *b*) propose que cet article soit remanié de façon à établir une distinction nette entre les situations dans lesquelles le transporteur serait privé du bénéfice des dispositions de la Convention et celles dans lesquelles il pourrait invoquer ces dispositions.

Paragraphe 1

138. L'ICS (par. 40) note qu'il est généralement entendu qu'il est d'usage de transporter les conteneurs en pontée et propose donc, pour éviter tout doute à ce sujet, d'ajouter à la fin du paragraphe la phrase suivante : "L'expédition en conteneurs est réputée emporter accord pour leur transport en pontée."

Paragraphe 2

139. L'Autriche (par. 8) propose que le transporteur soit tenu de mentionner au connaissement le fait que les marchandises sont transportées en pontée non seulement dans le cas où ce transport est effectué conformément à un accord entre le chargeur et le transporteur, mais dans tous les cas.

140. Les Etats-Unis (par. 36) proposent ce qui suit :

a) Ajouter à la première phrase du paragraphe les mots "de manière apparente" après les mots "... en fera mention".

(*Suite de la note 42*)

"2. Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe 1."

[43] Le paragraphe 2 de l'article 25 de la Convention de Varsovie de 1929 se lit comme suit :

"2. Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions."

[44] Ce texte est le suivant :

"Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement. Le préposé ou mandataire du transporteur ne pourra pas davantage se prévaloir de cette limitation en ce qui concerne les dommages résultant d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou ce mandataire a commis soit avec l'intention de provoquer ces dommages soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement."

Voir *Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international*, vol. VI, 1975 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F. 76. V.5), deuxième partie, chap. IV, sect. 4, p. 277; projet de convention sur le transport des marchandises par mer (A/CN.9/105, annexe I), article 8.

[45] Pour le texte de l'article 4, voir plus haut note 40.

b) Ajouter les mots "à titre onéreux" à la fin du paragraphe.

Paragraphe 4

141. Les Pays-Bas (par. 11) et l'ICS (par. 41) proposent de supprimer ce paragraphe parce que :

a) Il n'existe pas de raison suffisante pour rejeter, dans ce contexte, le principe énoncé à l'article 8, qui détermine les cas où le transporteur est déchu du droit de limiter sa responsabilité (Pays-Bas);

b) Le fait de transporter des marchandises en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale ne doit pas nécessairement être assimilé à un acte téméraire au sens de l'article 8 (ICS).

Article 10[46]. – *Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué*

Paragraphe 1

142. Le Canada (par. 1, *d*) approuve la reconnaissance de la responsabilité du transporteur même dans les cas où il peut avoir confié l'exécution du contrat de transport à un transporteur substitué.

Paragraphe 2

143. L'Australie (par. 15) fait remarquer que l'expression "par lui effectuée" qui figure dans ce paragraphe implique que le transporteur substitué ne sera pas responsable s'il n'effectue pas le transport. L'Australie note (par. 16) que des difficultés peuvent surgir lorsqu'il s'agit de déterminer le niveau d'une exécution partielle qui équivaudra à une exécution du transport. Elle propose par conséquent (par. 17) de remplacer les mots "par lui effectuée" par une expression telle que "à lui confiée".

144. Les Etats-Unis (par. 38) relèvent que l'article 10 du projet de convention établit une distinction entre le "transporteur" et le "transporteur substitué". En outre, le paragraphe 2 de l'article, en vertu duquel le transporteur substitué est responsable du transport, ne précise pas que celui-ci a droit aux mêmes avantages et aux mêmes limites de la responsabilité en vertu du projet de convention que le transporteur. Par ailleurs, il ne fait mention de ce droit dans aucun autre article du projet de convention. Pour qu'il soit clair que le transporteur substitué a les mêmes droits que le transporteur, les Etats-Unis proposent (par. 38) d'ajouter à la fin de la première phrase du paragraphe le membre de phrase suivant :

> "les dispositions de la présente Convention relatives aux moyens de défense et aux limites de la responsabilité du transporteur sont également applicables au transporteur substitué pour le transport par lui effectué".

145. L'ICS (par. 42) note que la proposition visant ce paragraphe qui a été présentée par le secrétariat de la CNUCED au paragraphe 59 du document TD/B/C.4/ISL/23 ne semble présenter aucune utilité[47].

Paragraphe 3

146. La France (par. 17), tout en relevant qu'il serait peut-être préférable dans l'intérêt des chargeurs que le transporteur substitué soit tenu de toutes les obligations contractées par le transporteur et qui ne lui incombent pas en vertu de la Convention, sans que le transporteur substitué les ait acceptées expressément, indique que cette solution risque d'entraîner des difficultés pour le transporteur substitué qui n'est pas disposé à consentir à de telles obligations supplémentaires. La France estime qu'il est par conséquent souhaitable de garder le texte actuel.

Paragraphes 4 et 5

147. L'OACI (par. 2) note que dans les cas de responsabilité conjointe et solidaire du transporteur et du transporteur substitué prévus au paragraphe 4, des difficultés peuvent surgir quant à l'interprétation du paragraphe 5 concernant le total des sommes recouvrables en vertu de cette dernière disposition. L'OACI propose par conséquent d'adopter pour le paragraphe 5 le libellé de l'article VI de la Convention de Guadalajara de 1961, qui est le suivant :

> "En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenue de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable."

148. Les Etats-Unis (par. 39) proposent, afin d'éviter toute équivoque, d'ajouter au début du paragraphe 5 les mots "Sans préjudice des dispositions de l'article 8...".

Article 11. – Transport par transporteurs successifs

Article dans son ensemble

149. Le Canada (par. 3, *b*) note que cet article devrait faire l'objet d'un examen plus approfondi car il risque de permettre au transporteur de se soustraire à certaines de ses obligations fondamentales.

---

[46] Le Qatar et l'OCTI font des observations qui portent sur les articles 10 et 11 pris ensemble; celles-ci sont analysées ci-dessous à la suite des observations sur l'article 11.

[47] Le document TD/B/C.4/ISL/23, daté du 18 juin 1976 et intitulé "Connaissements-Observations relatives au projet de convention sur le transport de marchandises par mer adopté par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) – Rapport du secrétariat de la CNUCED", a été présenté à la deuxième partie de la cinquième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes, le 26 juillet 1976. Le texte du paragraphe 59 du rapport est le suivant :

> "59. En ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 1, le secrétariat reste de l'avis exprimé dans le document TD/B/C.4/ISL/19, par. 93 : le transporteur doit être tenu, sous peine de sanctions à déterminer, d'informer le transporteur substitué que le transport que ce dernier s'engage à effectuer est un post-transport aux termes de la convention, et le transporteur contractuel et le transporteur substitué doivent être tenus de conclure le contrat de post-transport aux mêmes conditions, *mutatis mutandis*, que le contrat d'origine conclu entre le chargeur et le transporteur contractuel, de manière qu'il soit clair que le ou les transporteurs substitués sont responsables envers le chargeur/destinataire aux termes de la Convention."

150. La République démocratique allemande (par. 10) relève que lorsqu'un transporteur s'engage à transporter des marchandises sur deux ou plusieurs lignes, entre le port de chargement et le port de destination, et émet un connaissement direct couvrant l'ensemble du transport, toute limitation de sa responsabilité à la partie du transport qu'il a lui-même effectuée doit être considérée comme nulle et non avenue. La République démocratique allemande (par. 11) ajoute qu'en revanche un contrat en vertu duquel le transporteur s'engage à transporter les marchandises sur sa propre ligne et à prendre les dispositions voulues pour qu'elles soient transportées sur d'autres lignes ne constitue pas un contrat de transport par transporteurs successifs. En conséquence, la République démocratique allemande propose (par. 12) de supprimer l'article 11 ou de le remanier comme suit :

"1. Lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, le transporteur et le transporteur substitué sont conjointement et solidairement responsables de toute perte ou de tout dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous leur garde.

"2. Les dispositions du paragraphe 1 sont sans préjudice de tout droit de recours du transporteur contre le transporteur substitué et vice versa.

"3. Si des connaissements locaux sont émis, ceux-ci doivent préciser que les marchandises sont transportées en vertu d'un connaissement direct."

Paragraphe 1

Clauses d'exonération en faveur du transporteur

151. Les Etats-Unis notent (par. 40) que cet article est insatisfaisant car il admet des dispositions permettant au transporteur de s'exonérer facilement sans la garantie pour le chargeur d'un recours contre les transporteurs substitués. Les Etats-Unis proposent donc, si l'on décide d'admettre des clauses d'exonération aussi larges, de modifier la première phrase du pragraphe 1 de la façon suivante pour garantir au chargeur la possibilité d'intenter une action récursoire contre le transporteur substitué :

"1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport, à condition qu'une action puisse être intentée contre le transporteur substitué conformément aux dispositions de l'article 21."

152. La France (par. 18) note que, comme ce paragraphe prévoit que le contrat de transport doit indiquer le nom de la personne qui exécutera le transport successif, ce qui fait que le chargeur connaît son identité au moment de conclure le contrat, le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité pour les pertes ou les dommages subis pendant le transport des marchandises par le transporteur substitué. La France (par. 18) relève en outre que toute tentative de supprimer la possibilité de telles clauses d'exonération en faveur du transporteur aboutirait à supprimer en pratique la possibilité de délivrer un connaissement unique pour couvrir les transports successifs, ce qui aurait des inconvénients du point de vue du crédit documentaire.

Suppression du mot "dénommée"

153. Le Royaume-Uni (par. 18) et l'ICS (par. 43) notent que le mot "dénommée" à la première phrase de ce paragraphe peut soulever les difficultés suivantes :

a) Lorsque le contrat de transport désigne nommément un transporteur substitué, le transport des marchandises peut dans certains cas se trouver retardé du fait que le transporteur doit attendre l'arrivée du navire du transporteur substitué "dénommé" (ICS, par. 43);

b) Le transporteur substitué dénommé peut, pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, ne pas fournir de navire. En pareil cas, le transporteur, s'il fait transporter les marchandises sur le navire d'un autre transporteur substitué, sera responsable pour tout le transport en vertu du paragraphe 1 de l'article 10 sans que le fait que les marchandises n'ont pas été transportées sur le navire du transporteur substitué dénommé ne soit imputable à une faute de sa part (ICS, par. 43);

c) L'obligation de désigner nommément le transporteur substitué peut créer des difficultés lorsque plusieurs lignes exploitent un service en commun et qu'il n'est normalement pas possible de préciser quelle personne se chargera du transport subséquent (Royaume-Uni, par. 18);

d) Le maintien du mot "dénommée" aura un effet arbitraire dans la mesure où les dispositions régissant le transport successif dépendront de la question de savoir si le transporteur substitué dénommé exécute ou non le transport successif (Royaume-Uni, par. 18).

154. Le Royaume-Uni (par. 18) et l'ICS (par. 43) proposent par conséquent la suppression du mot "dénommée".

Paragraphe 2

155. La France (par. 19) note que la différence entre le contrat de transport visé au paragraphe 1 de l'artice 10 et celui qui est visé au paragraphe 1 de l'article 11 ressortira mieux si le paragraphe 2 de l'article 11 est modifié de la façon suivante :

"2. Le transporteur dénommé qui exécute une partie déterminée du transport dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article est responsable dans les mêmes conditions qu'un transporteur substitué, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10."

Articles 10 et 11 pris ensemble

156. Le Qatar (par. 22) relève que, si la Convention de Bruxelles de 1924 et le Protocole de Bruxelles de 1968 ne traitent pas du problème du transbordement, les articles 10 et 11 du projet de convention visent à résoudre les problèmes posés par les clauses de transbordement qui figurent dans les connaissements.

157. L'OCTI propose (par. 22) de fusionner les articles 10 et 11 en leur donnant un titre nouveau et ce pour les raisons suivantes (par. 25) :

a) Il existe un lien étroit entre les deux articles;

b) Leurs titres actuels ne sont pas assez précis;

c) Les paragraphes 3 à 6 de l'actuel article 10 doivent également s'appliquer à l'article 11. Par conséquent, l'OCTI propose le projet de texte suivant (par. 23 et 24) :

"Article 10. – Responsabilité en cas d'intervention d'un ou plusieurs transporteurs substitués

"1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions.

"2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison ont été causés par cet événement.

"3. Le transporteur substitué est responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué.

"4. Tout accord particulier imposant au transporteur des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit. Que le transporteur substitué accepte ou non ces obligations ou ces renonciations, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

"5. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

"6. Le total des montants recouvrables auprès du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites prévues dans la présente Convention.

"7. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur et le transporteur substitué."

TROISIÈME PARTIE – RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. – Règle générale

Comptabilité avec le paragraphe 1 de l'article 5

158. La RSS de Biélorussie (par. 7) et l'URSS (par. 8) proposent de remanier cet article de façon à harmoniser les dispositions relatives à la responsabilité du chargeur avec celles du paragraphe 1 de l'article 5 relatives à la responsabilité du transporteur.

159. La République démocratique allemande (par. 13) et l'INSA (par. 23) proposent de remanier cet article de façon à prévoir la responsabilité positive du chargeur :

a) Parce que la forme négative du texte actuel est difficile à comprendre (République démocratique allemande);

b) Parce que cela établirait un parallélisme entre l'article 12 et le paragraphe 1 de l'article 5 (INSA).

A ce propos, la République démocratique allemande (par. 13) propose le texte suivant :

"Le chargeur est responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué, si ce préjudice ou ces dommages résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires."

160. L'INSA note également (par. 24) que pour dégager sa responsabilité, il suffit au chargeur de prouver l'absence de faute de sa part ou de la part de ses préposés ou mandataires. En revanche, pour s'exonérer en vertu du paragraphe 1 de l'article 5, le transporteur doit établir quel est l'événement qui a causé la perte ou le dommage, et démontrer qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées de lui pour éviter l'événement et ses conséquences. L'INSA note (par. 25) que cette divergence entre la situation du chargeur et celle du transporteur n'est pas justifiée et qu'il convient de l'éliminer en modifiant le paragraphe 1 de l'article 5[48].

Autres observations

161. L'INSA note (par. 26) que cet article vise la responsabilité contractuelle des chargeurs à l'égard des transporteurs. L'INSA estime qu'il est par conséquent inutile de faire mention dans l'article d'une éventuelle responsabilité non contractuelle du chargeur et qu'il convient de supprimer les mots "ou le transporteur substitué, ni des dommages subis par le navire".

Article 13. – Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Article dans son ensemble

162. Le Qatar fait observer (par. 24) que cet article est plus clair que le paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924 dont il s'inspire. En outre, le présent article impose au chargeur une obliga-

[48] Voir par. 70 de l'analyse des observations relatives au paragraphe 1 de l'article 5.

tion de plus que le paragraphe 6 de l'article 4, à savoir celle d'indiquer que les marchandises sont dangereuses en apposant des marques appropriées et d'informer le transporteur de leur caractère dangereux.

Paragraphe 1

163. L'Autriche relève (par. 9) que le paragraphe 1 fait obligation au chargeur d'apposer une marque ou une étiquette sur les marchandises, mais que l'article 13 ne prévoit pas de sanctions juridiques précises en cas d'inobservation. L'Autriche propose par conséquent (par. 9) de supprimer ce paragraphe.

Paragraphe 2

164. L'Autriche propose (par. 10) que pour pouvoir éviter les conséquences énoncées aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 2, le chargeur soit simplement tenu d'informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises, même dans le cas où celles-ci sont remises par le chargeur à un transporteur substitué chargé d'assurer une partie du transport.

165. Le Canada propose (par. 2, *c*) de préciser à l'alinéa *b* de ce paragraphe que le transporteur ou le transporteur substitué, même lorsqu'il n'a pas été informé du caractère dangereux des marchandises, n'est en droit de débarquer, détruire ou rendre inoffensives les marchandises que si elles deviennent un danger pour les personnes ou les biens.

166. L'INSA relève (par. 27) que ce paragraphe ne définit pas les moyens par lesquels le transporteur peut découvrir le caractère dangereux des marchandises, ce qui peut soulever des difficultés lorsqu'il s'agit de déterminer si un transporteur a connaissance du caractère dangereux des marchandises. L'INSA propose par conséquent (par. 27) de libeller comme suit la deuxième phrase du paragraphe :

> "Si le chargeur n'exécute pas cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas été en mesure de prendre connaissance du caractère dangereux des marchandises par l'inspection externe de celles-ci ou à partir de la description de la cargaison."

Observations portant à la fois sur le paragraphe 2 et le paragraphe 3

167. L'ICS fait remarquer (par. 45 et 47) que pour assurer la sécurité en mer, il importe :

a) D'imposer une obligation ferme au chargeur d'informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises;

b) De prévoir que le chargeur ne saurait s'exonérer facilement de sa responsabilité en vertu de l'alinéa *a* du paragraphe 2 en faisant valoir que le transporteur a connaissance du caractère dangereux des marchandises.

168. L'ICS propose en conséquence (par. 46) :

a) De supprimer au paragraphe 2 le membre de phrase suivant l'expression "n'exécute pas cette obligation";

b) De modifier comme suit le paragraphe 3 :

> "Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent être invoquées si la personne qui a pris en charge les marchandises au nom du transporteur a connaissance, au moment de la prise en charge, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, des précautions à prendre."

Observations portant à la fois sur le paragraphe 2 et le paragraphe 4

169. L'INSA relève (par. 28) que, tout en ayant le droit, en vertu des paragraphes 2 et 4, de se débarrasser des marchandises si elles deviennent dangereuses pour le navire ou pour la cargaison, le transporteur ne peut procéder de la sorte en vertu de ces deux paragraphes que "selon ce qu'exigent les circonstances". Par conséquent, la façon de traiter les marchandises doit correspondre aux circonstances qui constituent le danger en l'espèce. L'INSA (par. 29) indique qu'il peut être difficile pour le transporteur d'établir cette correspondance car celui-ci n'est pas toujours en mesure de déterminer la gravité du danger. L'INSA propose donc (par. 30) de supprimer les mots "selon ce qu'exigent les circonstances" au paragraphe 2 comme au paragraphe 4 de l'article.

Réglementation du droit au paiement du fret

170. La RSS de Biélorussie (par. 8), l'URSS (par. 9) et l'INSA (par. 31) font remarquer que l'artice 13 ne contient pas de disposition concernant le droit au paiement du fret lorsque les marchandises sont déchargées, détruites ou rendues inoffensives conformément aux paragraphes 2 et 4. La RSS de Biélorussie (par. 8) et l'URSS (par. 9) proposent d'ajouter à cet article des dispositions régissant cette question. L'INSA fait les observations suivantes :

a) Lorsque le transporteur a connaissance du caractère dangereux des marchandises, il demandera un fret plus élevé pour le transport car il est en mesure de prévoir les risques que peut entraîner le transport de telles marchandises. Par conséquent, s'il doit se débarrasser des marchandises avant qu'elles n'arrivent à destination, il ne devrait avoir droit au fret que proportionnellement à la distance couverte (par. 31);

b) Lorsque le transporteur n'a pas connaissance du caractère dangereux des marchandises, il ne peut prévoir qu'il ne sera peut-être pas en mesure de livrer ces marchandises au port de destination. Il devrait donc avoir droit au montant intégral du fret (par. 32).

Paragraphe 4

171. L'Autriche note (par. 11) qu'il faudrait remplacer le mot "chargeur" par le mot "transporteur" dans le texte français de ce paragraphe[49].

QUATRIÈME PARTIE. – DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. – Emission du connaissement

Article dans son ensemble

172. Le Qatar fait remarquer (par. 25) que cet article, qui traite de la question de l'émission du connaissement, constitue une révision du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924.

[49] Cette correction qu'il est nécessaire d'apporter pour aligner le texte français sur les textes anglais, espagnol et russe a été apportée dans le texte du projet de convention reproduit sous la cote A/CONF.89/5.

Paragraphe 2

173. Les Etats-Unis (par. 41) notent que, lorsque le transport est effectué sur des navires affrétés, il faut, pour les propriétaires des marchandises, que subsiste la responsabilité tant de l'armateur que de l'affréteur. Dans le cas d'un tel transport, le chargeur aura d'ordinaire traité avec l'affréteur et il serait possible d'interpréter la définition du transporteur du paragraphe 1 de l'article 1 du projet de Convention comme englobant l'affréteur, le rendant ainsi responsable. Si, dans le cas d'un tel transport, le connaissement est signé par le capitaine du navire ou pour son compte, l'armateur sera également lié, même si le contrat préliminaire a été conclu avec l'affréteur et si le connaissement figure sur une formule de l'affréteur. Pour lever tout doute au sujet de cette double responsabilité, les Etats-Unis proposent (par. 41) de modifier comme suit la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 14:

"Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises ou pour son compte et avec son autorisation est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur, ainsi que pour le compte du propriétaire du navire en tant que transporteur substitué."

Article 15. – Contenu du connaissement

Article dans son ensemble

174. La CIMM fait remarquer (par. 48) qu'il n'est pas souhaitable de codifier pour l'avenir ce que doit contenir le connaissement car ces documents varient constamment. Ce sont les impératifs commerciaux des chargeurs et des banques qui doivent déterminer le contenu d'un connaissement. L'article 16 du projet de convention donne au chargeur la protection nécessaire. La CIMM recommande par conséquent la suppression de l'article 15.

175. Le Qatar note (par. 25) que ce paragraphe, qui traite des règles relatives au contenu d'un connaissement, constitue une révision du paragraphe 3 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924.

Limitation des indications devant obligatoirement figurer au connaissement

176. Le Royaume-Uni (par. 19) et la CCI (par. 17) relèvent que l'on tend actuellement à éliminer dans les documents commerciaux les renseignements qui ne sont pas exigés par la pratique commerciale ou le transport. Le Royaume-Uni et la CCI recommandent par conséquent de limiter au maximum les indications devant obligatoirement figurer dans un connaissement et font remarquer que si les parties omettent des renseignements nécessaires du point de vue commercial, la sanction résultera simplement du fait que le document ne sera pas accepté à des fins commerciales (Royaume-Uni, par. 19; CCI, par. 19). La CCI note en outre (par. 19) que les parties devraient être libres d'inclure des renseignements en plus de ceux qui sont obligatoires, selon la pratique commerciale généralement suivie, comme le prévoit, par exemple, la Règle 6 des Règles uniformes de la CCI relatives à un document de transport combiné[50].

Alinéa b *du paragraphe 1*

177. La RSS de Biélorussie (par. 2), l'URSS (par. 2) et l'INSA (par. 33) font remarquer que, à la suite de leur proposition[51] visant à exclure l'emballage de la définition des "marchandises" au paragraphe 4 de l'article premier, il est nécessaire de modifier l'alinéa *b* en conséquence. L'INSA (par. 33) note que, dans le cas de marchandises emballées, les indications qui doivent figurer dans le connaissement porteront sur l'état apparent de l'emballage. L'INSA propose en conséquence de donner à l'alinéa *b* le libellé suivant : "*b*) L'état apparent des marchandises ou de leur emballage".

Alinéa c *du paragraphe 1*

178. La République démocratique allemande fait remarquer (par. 14) que cet alinéa doit être complété comme suit : "si le nom du transporteur est erroné, incorrect ou absent, le propriétaire du navire est réputé être le transporteur".

Alinéa f du paragraphe 1

179. L'ICS (par. 49) note qu'il est impossible de satisfaire aux exigences de cet alinéa dans le cas d'un chargement étalé sur plusieurs jours et que ces exigences sont également inappropriées dans le cas d'un connaissement embarqué.

Alinéa k *du paragraphe 1*

180. L'Autriche (par. 12), se référant à la pratique établie, propose de préciser à l'alinéa *k* si le fret est payé d'avance, ou payable à destination, en libellant l'alinéa de la façon suivante : "L'indication que le fret est payable d'avance ou payable à destination". L'Autriche note que si cette proposition est acceptée, le paragraphe 4 de l'article 16 devra être modifié en conséquence.

181. L'ICS note (par. 50) que cet alinéa peut soulever des difficultés et entraîner la nécessité d'émettre un nouveau document si les marchandises sont revendues.

Article 16. – Connaissement : réserves et force probante

Alinéa a *du paragraphe 3*

Harmonisation avec les conventions régissant d'autres transports

182. L'OCTI (par. 17) fait observer qu'aux termes de cet alinéa le connaissement ne fait foi que de la prise en charge ou de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement, alors que dans des conventions régissant d'autres modes de transport (Convention CIM, article 8, par. 3[52]; Convention CMR, article 9, par. 1[53]; Conven-

[50] Le texte de la Règle 6 des Règles uniformes de la CCI est le suivant : "Outre les mentions requises par les présentes Règles, les parties peuvent insérer dans le document TC les mentions particulières qu'elles estiment, d'un commun accord, être souhaitables du point de vue commercial. (Brochure 298 de la CCI de 1975).

[51] Pour cette proposition, voir le paragraphe 11 de l'analyse des observations relatives au paragraphe 4 de l'article 1.

[52] Le paragraphe 3 de l'article 8 de la CIM se lit comme suit :
"Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport."

[53] Le paragraphe 1 de l'article 9 de la CMR se lit comme suit :
"La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur."

tion de Varsovie de 1929, article 11, par. 1[54]), le document de transport fait également preuve du contenu du contrat de transport. Dans le but d'harmoniser ces diverses conventions, l'OCTI propose de modifier l'alinéa *a* comme suit :

> *a*) "Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport ainsi que de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement."

Alinéa b *du paragraphe 3*

183. La France fait observer (par. 20) que les mots "y compris tout destinataire" sont inutiles et que le destinataire peut quelquefois ne pas être un tiers. Ainsi, en cas de connaissement nominatif, le destinataire figurant au connaissement peut invoquer le contrat de transport et ne saurait être considéré comme un tiers. En outre, le chargeur qui est partie au contrat peut être lui-même le destinataire. En conséquence, la France propose de reprendre la formule limitative du paragraphe 1 de l'article premier du Protocole de Bruxelles de 1968 qui se lit comme suit : "Toutefois la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers de bonne foi."

Paragraphe 4

184. De l'avis de l'ICS (par. 51), il est inutile de faire mention des surestaries au connaissement. Si mention doit néanmoins en être faite, le transporteur devrait simplement être tenu d'indiquer que les surestaries sont ou peuvent être dues, car pour en préciser le montant il faudrait au préalable disposer d'une déclaration de surestaries, ce qui risquerait de retarder d'autant l'émission du connaissement. Or, le chargeur n'a aucun intérêt à ce que cette émission soit retardée.

Suppression du paragraphe

185. La CIMM (par. 52) n'approuve pas la règle énoncée à ce paragraphe, selon laquelle l'absence de mention du fret au connaissement constitue une présomption qu'aucun fret n'est dû. Elle fait observer que, quelquefois, notamment dans le cas d'un affrètement où le chargeur et l'affréteur ne sont qu'une seule et même personne, le connaissement n'est qu'un reçu et le fait de ne pas mentionner le fret peut répondre au vœu de l'affréteur. Il serait imprudent de conclure en pareil cas qu'aucun fret n'est dû. La présomption la plus raisonnable que l'on peut faire lorsque le connaissement est transmis ultérieurement à un tiers est que les transporteurs perçoivent un fret pour prix de leurs services. L'ICS propose donc de supprimer ce paragraphe.

Article 17. – Garanties données par le chargeur

Article dans son ensemble

186. L'Iraq (par. 6) et le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 7) font observer que cet article devrait retenir tout particulièrement l'attention de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer.

Paragraphe 2

187. Les Etats-Unis d'Amérique (par. 43) estiment qu'il est souhaitable qu'un transporteur omettant de mentionner des réserves sur le connaissement en échange d'une lettre de garantie soit privé du droit de limiter sa responsabilité, mais seulement pour les dommages subis par l'ayant droit qui s'est fié de bonne foi à la description des marchandises portée au connaissement et non pour les dommages résultant d'autres causes. Ils proposent donc de remplacer les mots "à qui le connaissement a été transmis" par ce qui suit :

> "qui s'est fié de bonne foi à la description des marchandises portée au connaissement et le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la présente convention relatives aux limites de la responsabilité à l'encontre de l'ayant droit de bonne foi en ce qui concerne le préjudice que celui-ci a subi pour s'être fié à la description portée au connaissement".

Paragraphes 2, 3 et 4 pris ensemble

188. Le Qatar (par. 26) constate que ces paragraphes traitent de la validité et des effets des lettres de garantie dans lesquelles le chargeur s'engage à indemniser le transporteur dont la responsabilité à l'égard d'un tiers se trouve engagée du fait de l'inexactitude des indications relatives aux marchandises qui figurent au connaissement.

Maintien des paragraphes 2, 3 et 4

189. L'Australie (par. 18), la France (par. 22) et la Tchécoslovaquie (par. 5) sont favorables au maintien de ces paragraphes. L'Australie et la France approuvent la réglementation internationale des lettres de garantie prévue dans ces paragraphes en faisant observer que :

a) L'existence de la pratique consistant à émettre frauduleusement des connaissements nets en contrepartie de lettres de garantie semble indiquer que la réglementation nationale est inefficace (Australie);

b) Il n'est pas souhaitable de laisser le soin de régler ce problème aux législations nationales dont les solutions risquent d'être variables et incertaines (France).

Suppression des paragraphes 2, 3 et 4

190. Le Canada (par. 2, *d*), les Pays-Bas (par. 12), la CCI (par. 23) et l'ICS (par. 58) proposent de supprimer ces paragraphes pour les raisons suivantes :

a) Les lettres de garantie visées dans ces paragraphes sont considérées comme nulles car elles sont contraires à l'ordre public (Canada, par. 2, *d*);

b) Les dispositions de ces paragraphes ne sont d'aucune utilité pour le détenteur d'un connaissement dont la position est modifiée par une lettre de garantie (Pays-Bas, par. 12);

c) Il importe que le connaissement, qui est considéré comme un titre représentatif des marchandises transportées, décrive avec précision les marchandises de façon que les personnes qui acceptent ce document puissent

[54] Le paragraphe 1 de l'article 11 de la Convention de Varsovie de 1929 se lit comme suit :

"La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport."

s'y fier; en ne mentionnant pas une réserve dans un connaissement, le transporteur induit en erreur celui qui accepte ce document. La convention ne devrait donc pas reconnaître les lettres de garanties qui peuvent être utilisées pour obtenir l'émission d'un connaissement net (CCI, par. 20 à 23);

d) Une convention de droit privé n'est pas un instrument approprié pour réprimer l'emploi à des fins frauduleuses de connaissements inexacts (ICS, par. 53);

e) Si ces dispositions sont maintenues, il est peu probable que le transporteur à qui le chargeur demandera d'émettre un connaissement sans réserves acceptera une lettre de garantie, il recourra plutôt à d'autres pratiques, consistant par exemple à exiger un dépôt. Celles-ci seront une source de difficultés pour le chargeur qui est généralement celui qui demande l'émission d'une lettre de garantie (ICS, par. 54 à 56);

f) Les problèmes que posent les lettres de garantie sont généralement dus au fait que les banques refusent d'accepter un connaissement avec réserves aux fins de l'émission d'une lettre de crédit. C'est en modifiant la pratique commerciale suivie en ce domaine et non pas en adoptant les dispositions de ces paragraphes que l'on réglera équitablement ce problème (ICS, par. 56 et 57).

Suppression des mots "y compris le destinataire" aux paragraphes 2, 3 et 4

191. La France et l'INSA proposent de supprimer les mots "y compris le destinataire" de ces paragraphes :

a) Pour les motifs invoqués par la France en faveur de la suppression des mêmes mots, à l'alinéa *b* du paragraphe 3 de l'article 16 (France, par. 21)[55];

b) Parce que ces mots sont inutiles (INSA, par. 40).

Suppression des paragraphes 3 et 4

192. La RSS de Biélorussie, l'URSS et l'INSA proposent de supprimer le paragraphe 3 :

a) Parce qu'il est inutile, les questions dont il traite pouvant aussi bien être réglementées par le droit interne (RSS de Biélorussie, par. 9; URSS, par. 10; et INSA, par. 42);

b) Parce qu'il ne place pas le transporteur et le chargeur sur un pied d'égalité. En effet, si une lettre de garantie est émise dans le but de léser un tiers, le chargeur n'encourt pratiquement aucune responsabilité bien qu'en émettant la lettre il soit pourtant à l'origine du dol (INSA, par. 42).

193. La RSS de Biélorussie (par. 10), l'URSS (par. 10) et l'INSA (par. 43) proposent de supprimer le paragraphe 4 qu'ils jugent inutile, la question de la déchéance du droit de limiter la responsabilité étant déjà réglementée par l'article 8.

194. Les Etats-Unis d'Amérique (par. 42) font observer que toute tentative de définir dans la convention les circonstances dans lesquelles une lettre de garantie est opposable au chargeur aura pour effet d'encourager la pratique des lettres de garantie, pratique regrettable qui peut être une source de fraude à l'encontre du destinataire. Les Etats-Unis (par. 42) proposent donc la suppression des paragraphes 3 et 4.

Article 18. – Documents autres que les connaissements

195. La République démocratique allemande (par. 15) fait observer que puisque l'article 18 a été élaboré pour tenir compte de l'importance décroissante du connaissement et de l'emploi croissant du *data freight receipt*, il faudrait que la convention contienne un minimum de dispositions réglementant l'utilisation de ce dernier instrument. La République démocratique allemande propose à cet effet :

a) D'insérer les mots "avec l'approbation du chargeur" après le membre de phrase "Si le transporteur délivre..." (par. 16);

b) De compléter cet article par les deux paragraphes suivants :

"2. Le transporteur est tenu de livrer les marchandises au destinataire désigné dans le document.

"3. Le chargeur conserve le droit de disposer des marchandises tant qu'elles n'auront pas atteint leur port de destination, sauf s'il a transféré antérieurement ce droit par écrit et sans réserves au destinataire ou à toute autre personne et a informé le transporteur de ce transfert."

196. Le Qatar constate (par. 27) que, contrairement à la Convention de Bruxelles de 1924 et au Protocole de 1968 à ladite Convention, le présent projet de convention régit tous les documents constatant un contrat de transport de marchandises par mer.

197. L'INSA (par. 44) fait observer que la conclusion du contrat de transport et la prise en charge des marchandises sont deux faits juridiques entièrement différents qui peuvent ne pas se produire simultanément. Par conséquent, l'émission d'un document constatant la conclusion du contrat ne constituera pas toujours une preuve de la prise en charge des marchandises. L'INSA propose donc de modifier le libellé de cet article comme suit :

"Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites."

198. L'OCTI (par. 17) note qu'aux termes de cet article les documents autres que les connaissements ne font foi que de la prise en charge des marchandises telles qu'elles y sont décrites alors qu'en vertu de conventions régissant d'autres modes de transport (Convention CIM, article 8, par. 3; Convention CMR, article 9, par. 1; Convention de Varsovie de 1929[56], art. 11, par. 1) le document de transport fait également preuve du contenu du contrat de transport. En vue d'harmoniser les conventions régissant les différents modes de transport, l'OCTI propose de modifier le libellé de cet article comme suit :

"Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport ainsi que de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites."

[55] Voir paragraphe 183 de l'analyse des observations relatives à l'alinéa *b* du paragraphe 3 de l'article 16.

[56] Pour le texte de ces dispositions, voir les notes 52, 53 et 54 sous le paragraphe 1 de l'analyse des observations relatives à l'alinéa *a* du paragraphe 3 de l'article 16.

CINQUIÈME PARTIE. – DROITS ET ACTIONS

Article 19. – Avis de perte, de dommage ou de retard

Article dans son ensemble

199. Le Qatar (par. 28) note que cet article, qui constitue une révision du paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924, traite des avis de perte, de dommage ou de retard qui doivent être donnés au transporteur.

Paragraphe 1

L'avis de perte ou de dommage devrait être donné au moment de la livraison

200. La République fédérale d'Allemagne (par. 11), la CCI (par. 24) et l'ICS (par. 59 à 61) proposent que ce paragraphe stipule que l'avis de pertes ou de dommages apparents doit être donné par le destinataire au moment où les marchandises lui sont remises, parce que :

a) La faculté que possède le destinataire, en vertu du texte actuel, de donner l'avis postérieurement à la remise des marchandises sera la source de nombreux litiges portant sur la question de savoir si la perte ou le dommage existait au moment où les marchandises ont été remises (CCI et ICS);

b) La possibilité de donner l'avis postérieurement à la remise des marchandises fait que le destinataire pourrait notifier au transporteur des pertes et des dommages survenus après la délivrance (République fédérale d'Allemagne);

c) Le fait d'exiger du destinataire qu'il procède à la notification, que ce soit oralement ou par écrit, au moment de la remise des marchandises, ne lui impose pas un fardeau particulier (République fédérale d'Allemagne).

201. L'ICS (par. 61) propose, par conséquent, de rétablir le texte ci-après qui avait été approuvé par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI :

> "1. A moins qu'un avis des pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard au moment où les marchandises sont remises au destinataire, cette remise constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites dans le document de transport éventuel[57]."

Autres propositions

202. *a*) Les Etats-Unis (par. 45) font observer que lorsqu'il n'y a pas eu avis de perte ou de dommage conformément au paragraphe 1 de l'article 19 mais qu'un document de transport a été émis, le paragraphe 1 donne simplement lieu à la présomption que les marchandises ont été délivrées en bonne condition apparente, car le document de transport ne décrit d'ordinaire que l'état apparent des marchandises. Toutefois, lorsque aucun document de transport n'a été émis, le défaut d'avis constitue, aux termes de ce paragraphe, une présomption que les marchandises délivrées sont en bonne condition. Le transporteur bénéficie donc d'une présomption plus favorable lorsqu'un document de transport n'a pas été émis que dans le cas contraire.

b) Les Etats-Unis notent également (par. 45) que la question de la perte ou du dommage non apparent fait l'objet d'une disposition distincte au paragraphe 2 du même article qui fixe, pour donner avis en pareil cas, un délai plus long que pour une perte ou un dommage apparent. Le fait de créer une présomption relative à la condition réelle des marchandises et de distinguer celle-ci de leur condition apparente laisse planer des doutes quant à la question de savoir si l'on doit respecter le délai le plus court ou le plus long pour donner avis d'une perte ou d'un dommage non apparent lorsque aucun document de transport n'a été émis.

203. Les Etats-Unis proposent par conséquent (par. 45) que les mots "en bonne condition" qui figurent à la fin de ce paragraphe soient remplacés par les mots "en bonne condition apparente".

204. L'Iraq (par. 6) et le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 7) notent que ce paragraphe devrait être examiné avec une attention particulière à la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer.

Paragraphe 2

Réduction du délai de 15 jours

205. La France (par. 23), la CCI (par. 25) et l'ICS (par. 62 et 63) font observer que le délai d'avis de 15 jours prévu dans ce paragraphe est excessif. La France et l'ICS proposent de le réduire à 10 jours; l'ICS (par. 62) note qu'un délai de 10 jours est amplement suffisant pour permettre au destinataire de s'assurer que les marchandises n'ont pas été endommagées, même en cas de pertes ou dommages non apparents; la France signale qu'un délai de 10 jours est prévu dans le texte approuvé par le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI[58]. La CCI (par. 25) propose que ce délai soit ramené à 7 jours, et appelle l'attention sur le fait que le projet de convention de la CNUCED sur les transports multimodaux prévoit un délai de 7 jours en ce qui concerne les dommages survenus pendant la phase maritime d'un transport combiné et que la Règle 10 des Règles uniformes de la CCI pour un document de transport combiné contient une disposition identique[59].

[57] Voir *Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international*, vol. VI, 1975 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.76.V.5), deuxième partie, chap. IV, sect. 4, p. 279. Projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/C.N.9/105/annexe I), article 19.

[58] Ce texte est le suivant :

"2. Lorsque les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné par écrit dans les dix jours suivant le jour où la livraison a été achevée." (*Ibid.*)

[59] Règle 10 des Règles uniformes de la CCI :

"Excepté en ce qui concerne les marchandises considérées comme perdues au sens de la Règle 15 ci-dessous, l'ETC sera présumé avoir livré les marchandises telles que décrites dans le document TC, à moins qu'un avis des pertes ou avaries subies par les marchandises et de la nature générale de ces pertes ou avaries n'ait été adressé par écrit à l'ETC, ou à son représentant, au lieu de livraison et avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur mise sous la garde de la personne ayant droit à leur livraison en vertu du document TC. Si les pertes ou avaries ne sont pas apparentes, l'avis doit être adressé dans les sept jours suivant la livraison." (Brochure 298 de la CCI, 1975.)

Paragraphes 1 et 2 pris ensemble

Charge de la preuve

206. Selon l'OCTI (par. 30), s'il est clair que ces paragraphes créent la présomption que les marchandises ont été livrées telles que décrites dans le document de transport, ou en bonne condition, selon le cas, lorsque l'avis n'a pas été donné dans le délai prévu, l'effet d'un avis donné à temps n'est pas évident. Dans ce dernier cas, il serait injuste de demander au transporteur la preuve de la livraison conforme lorsqu'un certain temps s'est déjà écoulé depuis la livraison sans que le destinataire ne présente de réclamation, et il serait également inéquitable d'admettre la force probante d'un avis de perte ou de dommage présenté par le destinataire après la livraison (par. 32 et 33). Si l'on admet que la charge de la preuve incombe à l'auteur de la réclamation, c'est le destinataire qui devra prouver l'existence de la perte ou du dommage, qu'il ait donné avis en temps utile ou non (par. 34 et 35).

207. Eu égard à l'insécurité juridique que pourraient créer ces deux paragraphes, l'OCTI (par. 35) estime qu'il faudrait les supprimer.

208. Si l'on juge nécessaire, dans l'intérêt du transporteur, d'exiger que le destinataire donne un avis, l'OCTI propose (par. 37) que le fait de ne pas se conformer à cette obligation soit assorti de sanctions appropriées et suggère de prévoir l'extinction du droit d'action lorsque l'avis n'est pas donné au moment de la livraison. Il note (par. 27 et 31) que c'est la solution adoptée à l'article 45 de la Convention CIM[60] et à l'article 26 de la Convention de Varsovie de 1929[61].

Harmonisation avec le libellé du paragraphe 2 de l'article 4

209. Les Etats-Unis font observer (par. 44) que le délai pour donner avis par écrit de la perte ou du dommage commence à courir lorsque les marchandises "ont été remises au destinataire"; en revanche, le paragraphe 2 de l'article 4 utilise l'expression "a effectué la livraison" pour indiquer le moment où les marchandises cessent d'être sous la garde du transporteur. Les Etats-Unis proposent par conséquent qu'à l'article 19 on remplace les mots "les marchandises ont été remises" par les mots "les marchandises ont été livrées", ce dernier terme ayant une signification plus certaine.

Paragraphe 5

210. La CCI note (par. 26) que le paragraphe 3 de l'article 5 prévoit que l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si le retard à la livraison dépasse 60 jours, mais ne contient aucune disposition relative à la notification du retard.

211. L'ICS est d'avis (par. 64) que si l'on doit prévoir dans la convention une responsabilité en cas de retard, il faudrait ajouter à la fin de ce paragraphe les mots "ou à ses préposés ou mandataires".

Article 20. – Prescription des actions

Paragraphe 1

Comparaison avec la Convention de Bruxelles de 1924

212. Le Qatar (par. 29) note que cet article diffère de la disposition correspondante figurant dans la Convention de Bruxelles de 1924, telle qu'elle a été modifiée par les paragraphes 2 et 3 de l'article premier du Protocole de 1968, les différences portant sur les points suivants :

a) La disposition de la Convention de Bruxelles ne s'applique qu'aux actions contre les transporteurs, tandis que le paragraphe 1 de l'article 20 englobe également les actions des transporteurs contre les chargeurs ou les destinataires;

b) Le délai de prescription d'un an prévu dans la Convention de Bruxelles a été porté à deux ans dans le paragraphe à l'étude.

Réduction du délai de prescription à une année

213. L'ICS (par. 65 et 66), le CMI (par. 26) et l'OCTI (par. 19) proposent que la prescription soit ramenée à une année en invoquant les raisons suivantes :

a) Les deux parties auraient beaucoup de difficultés à réunir les preuves nécessaires au procès deux ans après la date où le délai de prescription a commencé à courir. Dans le cas d'une action pour perte ou dommages, c'est le transporteur, auquel incomberait la charge de la preuve, qui serait le plus désavantagé (ICS, par. 65 et 66);

b) Si un délai de plus d'un an est nécessaire pour les négociations en cas de réclamations complexes, il est

[60] L'article 45 de la Convention CIM se lit comme suit :

"Extinction de l'action contre le chemin de fer née du contrat de transport

"1. L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action née du contrat de transport contre le chemin de fer pour dépassement du délai de livraison, perte partielle ou avarie.

"2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

"*a*) Si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

"*b*) En cas de réclamation pour dépassement du délai de livraison, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, paragraphe 3, dans un délai ne dépassant pas trente jours non compris celui de l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;

"*c*) En cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie :

"1) Si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 44;

"2) Si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 44 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

"*d*) En cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit à la double condition :

"1) Qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conforme à l'article 44 soit faite par l'ayant droit;

"2) Que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

"3. Si la marchandise a été réexpédiée dans les conditions prévues à l'article 29, paragraphe 1, les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées du contrat de transport antérieur à la réexpédition sont éteintes comme s'il s'agissait d'un contrat unique."

[61] L'article 26 de la Convention de Varsovie se lit comme suit :

"1. La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

"2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

"3. Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

"4. A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci."

possible de proroger ce délai au-delà d'un an en vertu du paragraphe 4 de l'article 20 (CMI, par. 26);

c) En changeant le délai d'un an qui correspond à une pratique bien établie, on risque de créer des confusions, notamment pour les entrepreneurs de transport maritime par bac sur de faibles distances, qui pourraient croire à tort que le nouveau délai de deux ans leur serait applicable alors que, dans certains cas, ils demeureraient soumis à un délai de prescription d'un an (CMI, par. 26);

d) L'adoption d'un délai de prescription d'un an aurait l'avantage d'harmoniser cette disposition avec celles de l'article 46 de la Convention CIM[62] et de l'article 32 de la Convention CMR[63] (CMI, par. 26; ICS, par. 66; OCTI, par. 19), alors que le maintien d'un délai de deux ans créerait des difficultés pour le transporteur maritime ayant participé à un transport effectué sous connaissement direct qui voudrait se retourner contre les transporteurs routiers ou ferroviaires (CMI, par. 26).

214. L'OCTI (par. 20) note que, si l'on adoptait un délai de prescription d'un an, il serait utile de compléter le paragraphe par la disposition suivante :

"Toutefois, en cas de dol, la prescription est de deux ans."

Maintien du délai de prescription de deux ans

215. La France (par. 24), notant que le délai de prescription d'une année prévu au paragraphe 6 de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 a été porté à deux ans et s'applique aussi bien aux actions contre le transporteur qu'à celles dirigées contre le chargeur ou le destinataire, se prononce en faveur d'un délai de deux ans.

Réduction à un an du délai de prescription de l'action en indemnisation contre le transporteur

216. L'INSA (par. 45) propose que le délai de prescription de l'action en indemnisation contre le transporteur soit limité à un an car :

a) Ce délai est suffisant pour intenter une action contre le transporteur;

b) Un délai d'un an permet de régler une réclamation sans retard superflu;

c) Le délai d'un an peut être, le cas échéant, prolongé en vertu du paragraphe 4 de l'article 20.

Paragraphe 4

Harmonisation avec les conventions relatives à d'autres modes de transport

217. L'OCTI (par. 21) estime qu'il serait plus utile d'adopter une disposition calquée sur celle qui figure au paragraphe 3 de l'article 46 de la Convention CIM[64] ou du paragraphe 2 de l'article 32 de la Convention CMR[65], selon laquelle il y a suspension de la prescription en cas de réclamation. L'OCTI propose donc que le texte du paragraphe 4 soit remplacé par le suivant :

"Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription."

Article 21. - Compétence

Article dans son ensemble

Suppression de l'article

218. La RSS de Biélorussie (par. 11 à 13), l'URSS (par. 11 à 16) et L'INSA (par. 46 à 49) proposent que cet article soit supprimé pour les raisons suivantes :

a) Les nombreuses options que le paragraphe 1 de cet article laisse au demandeur quant au lieu où il peut intenter une action créent un déséquilibre entre les parties en faveur du demandeur (RSS de Biélorussie, par. 11 et URSS, par. 11 et 12);

b) L'article est incompatible avec les accords internationaux conclus par certains pays qui énoncent des règles impératives fixant la compétence des organes de ces pays pour connaître des litiges liés aux transports maritimes des marchandises (URSS, par. 13);

c) Le problème de la juridiction sort du cadre réel de la Convention (URSS, par. 15);

[62] Le texte du paragraphe 1 de l'article 46 de la Convention CIM est le suivant :

"1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit :

"*a*) De l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;

"*b*) De l'action en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer;

"*c*) D'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

"*d*) D'une action fondée sur le cas de fraude prévu à l'article 39;

"*e*) Dans le cas prévu à l'article 29, paragraphe 1, de l'action fondée sur le contrat de transport antérieur à la réexpédition."

[63] Le texte du paragraphe 1 de l'article 32 de la Convention CMR est le suivant :

"1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. La prescription court :

"*a*) Dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée;

"*b*) Dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur;

"*c*) Dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai."

[64] Le paragraphe 3 de l'article 46 de la Convention CIM est libellé comme suit :

"3. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

"Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription."

[65] Le paragraphe 2 de l'article 32 de la Convention CMR se lit comme suit :

"2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription."

d) Les dispositions de cet article, et en particulier celles du paragraphe 2, pour autant qu'elles prévoient la possibilité de saisie des navires d'Etat, sont en contradiction avec un principe du droit international contemporain et avec les dispositions d'accords internationaux universellement reconnus (RSS de Biélorussie, par. 11);

e) Les dispositions de cet article vont à l'encontre d'une pratique bien établie en vertu de laquelle les problèmes de compétence sont réglés par voie d'accord entre les parties (INSA, par. 46 et 47);

219. Il est donc proposé de laisser aux législations nationales (URSS, par. 15) ou à l'accord des parties (INSA, par. 49) le soin de régler le problème de la compétence.

Maintien de l'article

220. L'Australie (par. 19), la France (par. 25 et 26) et le Qatar (par. 30) sont en faveur du maintien de l'article pour les raisons suivantes :

a) Par l'insertion des clauses attributives de juridiction dans les documents de transport, les transporteurs peuvent imposer aux chargeurs et aux destinataires des juridictions devant lesquelles il leur est malcommode d'intenter une action. L'article 21 remédie à cette situation (Australie, par. 19; France, par. 25; Qatar, par. 30);

b) L'article réalise un compromis entre les intérêts des transporteurs et ceux des chargeurs (France, par. 26).

Paragraphe 1

Solution proposée à défaut de la suppression : subordonner l'exercice des options prévues à l'absence d'accord sur la juridiction compétente

221. La République démocratique allemande (par. 18), la RSS de Biélorussie (par. 16) et l'URSS (par. 16) proposent, au cas où ce paragraphe ne serait pas supprimé, que les options offertes au demandeur ne puissent être exercées qu'à défaut d'accord entre les parties au contrat de transport sur la juridiction compétente.

Réduction des options laissées au demandeur

222. La République démocratique allemande (par. 19) et l'ICS (par. 67) proposent de restreindre le nombre de lieux entre lesquels le demandeur peut choisir pour intenter une action. L'ICS note que le grand nombre de juridictions possibles peut conférer au demandeur une latitude excessive en matière d'élection de for. Il est donc proposé :

a) Que l'alinéa *b* du paragraphe 1 soit supprimé (République démocratique allemande, par. 19);

b) Que les alinéas *b*, *c* et *d* du paragraphe 1 ou au moins deux d'entre eux soient supprimés (ICS, par. 69).

Restriction aux juridictions situées dans les Etats contractants

223. La France (par. 27) et l'ICS (par. 67 et 68) proposent d'ajouter le mot "contractant" après le mot "Etat", ce qui garantira qu'une action ne pourra être intentée que devant un tribunal qui applique la Convention. A l'appui de cette proposition, la France (par. 27) fait observer qu'il n'est pas évident que la mention selon laquelle le contrat est régi par les dispositions de la Convention, qui doit figurer dans le contrat de transport en vertu du paragraphe 3 de l'article 23, conduira obligatoirement les tribunaux d'Etats non contractants à appliquer la Convention.

Proposition d'ordre rédactionnel

224. L'Iraq (par. 4) et le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 5) proposent, pour faire concorder le libellé de l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 21 et celui de l'alinéa *b* du paragraphe 3 de l'article 22 dans la version anglaise du projet, de remplacer les mots "*any additional place*" et "*any place*", figurant respectivement dans la première et la deuxième de ces dispositions, par "*any other place*". (Sans objet dans le texte français.)

Paragraphe 2

Suppression du paragraphe

225. La RSS de Biélorussie (par. 11 à 13) propose que, même si les autres dispositions de l'article sont maintenues, ce paragraphe soit supprimé car il est en contradiction avec un principe fondamental de droit international et avec des accords internationaux universellement reconnus pour autant qu'il prévoit la possibilité de saisie des navires d'Etat.

226. L'INSA (par. 48) s'oppose au maintien de ce paragraphe car les législations d'un certain nombre d'Etats ne reconnaissent pas la possibilité d'intenter des actions purement réelles.

Maintien du paragraphe

227. Les Etats-Unis (par. 47) notent que, si la Convention doit traiter de la question de la juridiction, il est essentiel de conserver ce paragraphe qui fait une certaine part à la compétence *in rem*.

Solution proposée à défaut de la suppression : limiter le champ d'application du paragraphe

228. La RSS de Biélorussie (par. 14) et l'URSS (par. 14) proposent que, si le paragraphe 2 est maintenu, on le modifie de manière à exclure la possibilité de saisie des navires d'Etat.

Possibilité de conflit avec la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer de 1952

229. La République fédérale d'Allemagne (par. 12) propose la suppression de la deuxième phrase de ce paragraphe pour les raisons suivantes :

a) Ses dispositions sont incompatibles avec la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer de 1952 qui n'impose pas au demandeur l'obligation de porter devant une autre juridiction une action intentée initialement devant un tribunal du port où le navire a été saisi; et

b) Il est pratiquement impossible de porter une action intentée dans un pays devant une juridiction d'un autre pays en raison du manque d'uniformité de la procédure.

230. La France (par. 28), tout en notant la possibilité d'un conflit entre ce paragraphe et les dispositions de la Convention de 1952 sur la saisie des navires, estime que les dispositions du paragraphe 2 sont supplétives et que le risque de conflit est minime.

Autres propositions

231. Les Etats-Unis (par. 46) proposent que, pour tenir compte des cas où un navire a été saisi en dehors d'un port, il y aurait lieu de remplacer les mots "tribunaux de tout port" à la première phrase du paragraphe par les mots "tribunaux de tout port ou lieu".

Article 22. – Arbitrage

Article dans son ensemble

Observations d'ordre général

232. Le Qatar (par. 31) fait observer que cet article traite de l'arbitrage des différends nés d'un contrat de transport par mer.

Suppression de l'article

233. La RSS de Biélorussie (par. 17 et 18), l'URSS (par. 17 à 19) et l'INSA (par. 50 à 52) proposent la suppression de cet article pour les raisons suivantes :

a) L'article permet au demandeur de faire un choix arbitraire quant au lieu où se déroulera la procédure d'arbitrage et quant à sa forme (arbitrage *ad hoc* ou institutionnel) [RSS de Biélorussie, par. 17; URSS, par. 17];

b) Cette disposition minimise l'importance d'un accord des parties sur le lieu de la procédure d'arbitrage (INSA, par. 51) et pourrait même conduire dans la pratique à un déclin du recours à cette procédure, qui est un moyen peu coûteux et efficace de résoudre les différends nés de contrats de transport maritime (URSS, par 18; INSA, par. 52).

Maintien de l'article

234. L'Australie (par. 19) et la France (par. 25 et 26) sont en faveur du maintien de cet article pour les mêmes raisons que celles qu'elles ont invoquées pour le maintien de l'article 21[66].

Paragraphe 2

235. Les Etats-Unis (par. 48) proposent que les mots "de bonne foi" qui figurent à la fin de ce paragraphe soient remplacés par les mots "sans être effectivement au courant de l'existence de ces dispositions"; en effet, le transporteur ne devrait pouvoir invoquer une clause compromissoire contenue dans une charte-partie à l'encontre du porteur du connaissement que si ce dernier était au courant de l'existence de cette clause au moment où il a acquis le connaissement.

236. Les Etats-Unis (par. 49) notent en outre que, puisque le but de l'article 22 est de protéger le porteur du connaissement quel que soit le transporteur, il conviendrait de remplacer les mots "le transporteur ne peut invoquer cette disposition" par les mots "cette disposition ne peut être invoquée".

Paragraphe 3

Solution proposée à défaut de la suppression : subordonner l'exercice des options prévues à l'absence d'accord sur le lieu de l'arbitrage

237. La RSS de Biélorussie (par. 18), la République démocratique allemande (par. 18) et l'URSS (par. 19) proposent que, si ce paragraphe n'est pas supprimé, le demandeur n'ait le droit de choisir le lieu où la procédure d'arbitrage sera engagée qu'en l'absence d'un accord des parties sur le lieu de l'arbitrage.

Limitation du choix quant au lieu de l'arbitrage

238. La République démocratique allemande (par. 19) propose, en supprimant le sous-alinéa ii de l'alinéa *a* de ce paragraphe, de réduire le nombre de lieux entre lesquels le demandeur peut choisir pour engager une procédure d'arbitrage.

Autres propositions

239. Pour éviter qu'un demandeur puisse engager une procédure d'arbitrage en des lieux éloignés dans de vastes Etats, les Etats-Unis (par. 51) proposent de remplacer le libellé actuel des alinéas *a* et *b* du paragraphe 3 de l'article 22 par celui des alinéas *a*, *b*, *c* et *d* du paragraphe 1 de l'article 21.

Proposition d'ordre rédactionnel[67]

240. Aux fins d'harmonisation avec d'autres dispositions, les Etats-Unis (par. 50) proposent de remplacer les mots "du demandeur" qui figurent au début de ce paragraphe par les mots suivants : "de l'ayant droit ayant subi une perte ou un dommage."

Paragraphe 6

241. Pour mieux faire ressortir que les dispositions des paragraphes 4 et 5 de l'article 22 sont également applicables aux accords relatifs à l'arbitrage conclus par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport, l'OCTI (par. 38) propose que ce paragraphe soit inséré après le paragraphe 3 et devienne ainsi le paragraphe 4, les paragraphes 4 et 5 actuels devenant alors les paragraphes 5 et 6.

SIXIÈME PARTIE. – DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Article 23. – Clauses contractuelles

Paragraphe 1

Proposition d'ordre rédactionnel

242. L'Iraq (par. 5) et le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 6) proposent d'améliorer le libellé de la première phrase de ce paragraphe en substituant aux mots "toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport" les mots "toute stipulation figurant dans le contrat de transport, dans un connaissement ou dans tout autre document constatant le contrat de transport".

Paragraphe 3

243. L'Iraq (par. 6) et le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 7) estiment que ce paragraphe doit retenir tout spécialement l'attention de la Confé-

[66] Voir par. 220 de l'analyse des observations relatives à l'article 21.

[67] Pour une autre proposition d'ordre rédactionnel intéressant l'alinéa *b* du paragraphe 3 faite par l'Iraq (par. 4) et le Comité juridique consultatif afro-asiatique (par. 5), voir le paragraphe 224 ci-dessus de l'analyse des observations relatives à l'article 21, par. 1.

rence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer.

Paragraphe 4

244. Le Canada (par. 1, *e*) approuve l'élaboration de dispositions visant à décourager l'inclusion de stipulations nulles dans les contrats de transport.

Article 24. – Avaries communes

Article dans son ensemble

245. Le Qatar (par. 32) constate que cet article a une portée plus étendue que la disposition correspondante du paragraphe 2 de l'article 5 de la Convention de Bruxelles de 1924.

Paragraphe 2

Suppression du paragraphe

246. Le Canada (par. 2, *e*) propose de supprimer ce paragraphe car il renforce la position privilégiée du transporteur sans octroyer aucun avantage correspondant au chargeur.

Modification ou clarification de ce paragraphe : rapport existant entre ce paragraphe et les dispositions des articles 5, 6 et 20

Rapport entre ce paragraphe et l'article 5

247. Les Pays-Bas (par. 13 et 14) font observer que :

a) Ce paragraphe n'indique pas clairement si un destinataire qui prétend que le transporteur est responsable de l'événement qui a donné lieu à l'acte d'avarie commune est en droit de refuser de fournir une sûreté pour le paiement de sa contribution aux avaries communes (par. 13);

b) Ce paragraphe ne devrait pas modifier le système actuel de règlement des avaries communes mais devrait se borner à préciser que la contribution versée par le propriétaire des marchandises doit être remboursée par le transporteur s'il est responsable en vertu des dispositions de la Convention (par. 14).

248. Les Etats-Unis (par. 52 à 55) ont formulé les observations suivantes :

a) En vertu de ce paragraphe, le droit du transporteur d'être indemnisé de sa contribution aux avaries communes est lié aux dispositions de la Convention qui régissent la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages causés aux marchandises mais non à celles qui régissent sa responsabilité en cas de retard. Or, cette omission peut donner lieu à des difficultés (par. 53);

b) Ce paragraphe ne traite pas de façon appropriée du cas envisagé au paragraphe 7 de l'article 5 où le transporteur n'est que partiellement responsable et où le chargeur qui peut également être le destinataire au sens du paragraphe 3 de l'article premier a lui aussi commis une faute (en vertu de l'article 12 ou 13). En conséquence, les Etats-Unis (par. 55) proposent de modifier les premiers mots de ce paragraphe comme suit :

"A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente convention qui régissent la responsabilité du transporteur ou d'un chargeur pour perte ou dommages causés aux marchandises...".

249. L'ICS (par. 70) fait observer que :

a) Si le paragraphe 2 ne fait que rappeler le fait que l'article 5 ne traite pas de la responsabilité en matière d'avaries communes, il aurait davantage sa place à l'article 5;

b) Si, en revanche, ce paragraphe a pour effet de modifier considérablement la répartition du risque en ce qui concerne les avaries communes, il serait regrettable que la Convention préjuge une question que le groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement doit examiner prochainement.

Rapport entre ce paragraphe et l'article 6

250. Afin de préciser que les règles relatives aux limites de la responsabilité énoncées à l'article 6 de la Convention ne s'appliquent pas à l'égard des contributions aux avaries communes, le Royaume-Uni (par. 20) propose de modifier le début de ce paragraphe comme suit : "A l'exception des articles 6 et 20...".

Rapport entre ce paragraphe et l'article 20

251. Les Etats-Unis (par. 54) font observer que, si l'on a prévu aux termes de ce paragraphe d'exclure, en cas d'avaries communes, l'application de la règle fixant le délai de prescription à deux ans énoncée à l'article 20 de la Convention, c'est probablement pour permettre au propriétaire des marchandises d'invoquer comme moyen de défense contre le transporteur qui réclamerait le remboursement de sa contribution aux avaries communes les dispositions de la Convention régissant la responsabilité du transporteur pour perte ou dommages, alors même que, le délai de prescription ayant expiré, le propriétaire des marchandises ne peut plus intenter d'action contre le transporteur.

Article 25. – Autres conventions

Article dans son ensemble

252. Le Qatar (par. 33) constate que cet article réglemente les rapports entre le régime de responsabilité pour perte ou dommages causés aux marchandises prévu dans la Convention et celui qui pourrait être applicable en vertu d'autres conventions.

Paragraphe 1

253. Le Canada (par. 3, *c*) estime que ce paragraphe ne devrait pas reconnaître les limitations de responsabilité établies dans d'autres conventions internationales ou par les dispositions du droit interne relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, de façon à maintenir le montant des sommes recouvrables par les chargeurs en vertu de la Convention.

Paragraphe 3

254. L'ICS (par. 71) fait observer que la Convention ne devrait pas s'appliquer aux bagages des passagers et propose donc d'exclure les bagages des passagers de la

définition du terme "marchandises" figurant au paragraphe 4 de l'article premier. Dans ce cas, le paragraphe 3 de l'article 25 n'aurait plus de raisons d'être[68].

C. – Observations et propositions relatives au projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales

Projet d'articles dans son ensemble

255. La République démocratique allemande (par. 20) se réserve le droit d'exposer sa position sur ce projet d'articles à la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer.

Article [ ]. – *Mesures d'application*

256. Le Canada (par. 3, *e*) estime que la "clause fédérale" énoncée dans cet article est satisfaisante.

Article [ ]. – *Entrée en vigueur*

Observations générales

257. La Suède (par. 11) et le Royaume-Uni (par. 21) font observer que cet article devrait prévoir que la Convention n'entrerait en vigueur qu'après avoir été ratifiée par un grand nombre d'Etats. Sans cela, il risque d'y avoir une période de transition au cours de laquelle trois ensembles de règles internationales régissant le transport de marchandises par mer, à savoir la Convention de Bruxelles de 1924 et cette convention telle qu'elle a été modifiée par le Protocole de Bruxelles de 1968 et la présente Convention, pourraient être appliqués par des Etats différents, ce qui ne manquerait pas de créer une certaine confusion.

Variante A

258. La Tchécoslovaquie (par. 6) propose d'adopter cette variante qui ne fait pas dépendre l'entrée en vigueur du tonnage de la flotte de commerce des Etats contractants, puisque la Convention intéresse aussi bien les chargeurs que les transporteurs maritimes.

Variante C

259. Le Tchad (par. 2) fait observer que cette variante semble être la meilleure car la plus réaliste.

Article [ ]. – *Transports multimodaux*

Variante A

260. Le Tchad (par. 3) constate que cette variante semble mieux adaptée aux conditions actuelles des transports dans le monde.

261. L'Australie (par. 6 à 12) signale la nécessité de conserver une disposition du type de celle qui est énoncée dans cette variante[69], car l'article 2 prévoit que la Convention n'est applicable qu'au contrat de transport de marchandises entre ports. En conséquence, la Convention ne s'appliquera pas à la portion maritime du voyage effectuée en vertu d'un contrat prévoyant un transport entre deux points dont l'un n'est pas un port. Pour être couverts par le projet de convention, les chargeurs devront en pareil cas conclure des contrats de transport de marchandises par mer distincts pour la portion du transport effectuée par mer. Or, outre que cette procédure présentera des inconvénients, il ne sera pas toujours possible d'y recourir[70].

262. En revanche, tout en reconnaissant que le projet de convention ne traite pas des transports multimodaux effectués entre deux points situés à l'intérieur des terres, les Etats-Unis (par. 3 et 6) estiment que l'on ne devrait pas l'interpréter comme excluant de son domaine d'application la portion d'un transport de marchandises effectuée par mer en vertu d'un contrat de transport entre deux points situés à l'intérieur des terres. Les Etats-Unis (par. 6) proposent en conséquence de préciser le champ d'application du projet de convention en modifiant la définition du contrat de transport figurant au paragraphe 5 de l'article premier[71].

263. L'OCTI (par. 3 à 6) n'approuve pas cette variante pour les raisons suivantes :

a) Le paragraphe 1 de la variante A est fondé sur l'article 31 de la Convention de Varsovie de 1929[72]. Or, les règles énoncées dans cet article ont causé beaucoup de difficultés lors de l'élaboration du projet de convention sur le transport combiné international de marchandises (Convention TCM)[73];

b) Le paragraphe 3 de la variante prévoit bien des exceptions à l'application du projet de convention prévue au paragraphe 1, mais ces exceptions sont trop restreintes puisqu'elles n'empêcheront pas le projet de convention de se substituer aux règles de la Convention CIM dans les cas où celle-ci est actuellement applicable aux transports maritimes. Aux termes des articles 2 et 62 de la Convention CIM[74], cette convention s'applique

---

[68] Pour la proposition de l'ICS visant à exclure les bagages des passagers de la définition du terme des "marchandises" au paragraphe 4 de l'article premier, voir le paragraphe 26 ci-dessus de l'analyse des observations relatives au paragraphe 4 de l'article premier.

[69] Le texte de la variante A a été proposé par l'Australie à la neuvième session (12 avril-7 mai 1976) de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et dans les observations sur le projet de convention sur le transport de marchandises par mer que l'Australie a adressées au Secrétaire général (A/CONF.89/6).

[70] Pour une analyse des observations portant sur la définition du "contrat de transport", voir les paragraphes 28 et 30 ci-dessus de l'analyse des observations relatives au paragraphe 5 de l'article premier.

[71] Pour la modification proposée par les Etats-Unis, voir le paragraphe 29 de l'analyse des observations relatives au paragraphe 5 de l'article premier.

[72] L'article 31 de la Convention de Varsovie se lit comme suit :

"1. Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

"2. Rien dans la présente Convention n'empêche les Parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air."

[73] Le texte du projet de convention TCM est reproduit dans le document E/CONF.59/17, annexe I.

[74] L'article 2 de la Convention CIM se lit comme suit :

"1. Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un chemin de fer inscrit sur la liste.

"2. Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

(*Suite de la note page suivante*)

aux transports maritimes complémentaires des transports par chemin de fer et l'utile harmonisation du droit des transports qui en résulte sur le plan régional devrait être maintenue;

c) Le paragraphe 3 de cette variante n'indique pas clairement si les dispositions qu'elle contient cesseront de s'appliquer seulement lors de l'entrée en vigueur de véritables conventions de transports (prévoyant l'utilisation d'un seul document de transport et s'appliquant à la communauté des transporteurs) ou également lors de l'entrée en vigueur de conventions régissant uniquement les rapports juridiques entre les usagers et l'entrepreneur de transport multimodal. Si c'est ce dernier objectif qui est recherché, il risque de n'être jamais atteint, car le type de convention considéré ne comprend généralement pas de dispositions stipulant que la Convention régissant le transport par mer cesse d'être applicable, comme le requiert le paragraphe 3;

d) La variante A ne traite pas des rapports entre le projet de convention et un transport multimodal soumis aux Règles uniformes de la CCI[75] ou aux termes des documents FIATA[76] et BIMCO[77].

Variante B

264. L'OCTI (par. 7) n'approuve pas cette variante qui présente à son avis les mêmes inconvénients que la variante A (voir par. 9 ci-dessus). Il fait observer notamment que :

"*a*) Cette variante présuppose de façon implicite que le projet de convention s'applique au transport de marchandises effectué par mer dans le cadre d'un transport multimodal de marchandises;

"*b*) Le projet de convention ne cessera de s'appliquer que lors de l'entrée en vigueur d'une convention internationale sur le transport multimodal de marchandises conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou d'une de ses institutions spécialisées, c'est-à-dire qu'il prévaudra sur toute convention régissant le transport multimodal adoptée sous d'autres auspices."

Variante C

265. L'OCTI (par. 8) n'approuve pas cette variante parce que la référence à l'application d'une convention internationale relative aux contrats de transport multimodal conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou d'une de ses institutions spécialisées pourrait être interprétée *a contrario* comme excluant l'application d'autres conventions régissant le transport multimodal.

Propositions

266. La CCI (par. 10) propose d'élaborer une disposition énonçant expressément que le projet de convention ne s'applique pas aux transports multimodaux.

267. L'OCTI (par. 9), compte tenu des observations qu'il a formulées au sujet des variantes A, B et C et qui ont été analysées plus haut, soumet les propositions suivantes :

a) Le projet de convention ne devrait contenir aucune disposition relative aux transports multimodaux. Le paragraphe 5 de l'article premier énonçant que l'expression "contrat de transport" désigne un contrat

(*Suite de la note 74*)

"3. Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au paragraphe 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations prévues au paragraphe 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

"4. Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au paragraphe 1, les chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention."

L'article 62 de la Convention CIM se lit comme suit:

"1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées au paragraphe 1 de l'article 2, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles prévues à l'article 27.

"Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

"Ces causes d'exonération sont les suivantes :

"*a*) Actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

"*b*) Innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

"*c*) Incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

"*d*) Périls, dangers ou accidents de la mer, ou autres eaux navigables;

"*e*) Sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

"*f*) Chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture, et qu'elle ne soit pas sur wagon.

"Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur, et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

"Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle prévue sous la lettre *a*.

"2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

"En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

"3. Les mesures prises en conformité du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de 30 jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats.

"Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures."

[75] Règles uniformes relatives à un document de transport combiné (brochure 298 de la CCI, 1975).

[76] Conditions types régissant les connaissements constatant des contrats de transport combiné adoptés par la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés.

[77] Connaissement de transport combiné adopté par la Conférence maritime internationale et baltique.

par lequel le transporteur s'engage à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre, et le paragraphe 1 de l'article 2 prévoyant que les dispositions de la Convention ne s'appliquent qu'aux contrats de transports entre ports, il en résulte que le projet de convention ne s'appliquera pas aux transports multimodaux;

b) A défaut, il conviendrait d'adopter la variante C, après en avoir modifié le libellé comme suit :

"Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application d'un autre régime juridique aux contrats de transport de marchandises par deux ou plusieurs modes de transport, même pour la partie du transport exécutée sur des voies maritimes."

E. – RAPPORT DE LA PREMIÈRE COMMISSION

Document A/CONF.89/10

[*Original : anglais*]
[*30 mars 1978*]

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Pages
I. – INTRODUCTION	1-8	69
A. – Présentation du rapport	1-3	69
B. – Élection du Bureau	4	70
C. – Séances, organisation des travaux et plan du présent rapport	5-8	70
II. – EXAMEN PAR LA PREMIÈRE COMMISSION DES ARTICLES DU PROJET DE CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER	9-271	70
Article premier	9-24	70
Article 2	25-33	73
Article 3	34-37	75
Article 4	38-44	75
Article 5	45-60	77
Article 6	61-79	83
Article 7	80-86	86
Article 8	87-96	87
Article 9	97-106	88
Article 10	107-115	89
Article 11	116-124	90
Article 12	125-129	92
Article 13	130-137	93
Article 14	138-144	95
Article 15	145-163	96
Article 16	164-172	98
Article 17	173-181	99
Article 18	182-188	101
Article 19	189-204	102
Article 20	205-211	104
Article 21	212-223	105
Article 22	224-234	108
Article 22 bis	235-238	109
Article 23	239-246	110
Article 24	247-252	111
Article 25	253-259	111
Nouvel article 26	260-262	112
Consensus	263-264	113
Nouvel article [ ]	265-271	113
III. – EXAMEN PAR LA PREMIÈRE COMMISSION DU PROJET D'ARTICLE INTITULÉ "RÉSERVES" DANS LE PROJET D'ARTICLES CONCERNANT LES MESURES D'APPLICATION, LES RÉSERVES ET AUTRES DISPOSITIONS FINALES	272-281	114
ANNEXE		
Documents présentés à la Commission qui contiennent les observations et les notes explicatives mais qui ne contiennent pas les propositions ni les amendements		116

I. – Introduction

A. – PRÉSENTATION DU RAPPORT

1. Par sa résolution 31/100 du 15 décembre 1976, l'Assemblée générale des Nations Unies a décidé qu'une conférence internationale de plénipotentiaires serait convoquée en 1978 à New York, ou en tout autre lieu approprié pour lequel le Secrétaire général pourrait recevoir une invitation, pour examiner la question du transport de marchandises par mer et pour consacrer les résultats de ses travaux dans une convention internationale et dans tous autres instruments qu'elle jugerait appropriés. Le Secrétaire général ayant accepté l'offre du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne d'organiser la conférence à Hambourg (République fédérale d'Allemagne), la conférence a donc été convoquée à Hambourg du 6 au 31 mars 1978.

2. La Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer s'est ouverte le 6 mars 1978 au Congress centrum de Hambourg (République fédérale d'Allemagne). A sa première séance plénière, qui s'est tenue le 6 mars 1978, la Conférence a créé deux grandes commissions, la Première Commission et la Deuxième Commission, conformément à l'article 43 de son règlement intérieur. A sa 1re séance plénière, et sous réserve d'examen de cette décision par le Bureau, la Conférence a chargé la Première Commission d'examiner les articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, établi et approuvé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) [A/CONF.89/5], et l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention sur le transport de marchandises par mer (A/CONF.89/6).

3. Le présent document contient le rapport de la Première Commission à la Conférence sur l'examen des projets d'articles qui lui ont été renvoyés et des autres propositions qui lui ont été présentées au cours de ses délibérations.

B. – ELECTION DU BUREAU

4. A sa 3e séance plénière, le 7 mars 1978, la Conférence a élu à l'unanimité M. M. Chafik (Egypte) président de la Première Commission. Le 7 mars 1978, à sa 1re séance, la Première Commission a élu M. S. Suchorzewski (Pologne) vice-président et M. M. Low (Canada) rapporteur de la Première Commission.

C. – SÉANCES, ORGANISATION DES TRAVAUX ET PLAN DU PRÉSENT RAPPORT

i) *Séances*

5. La Première Commission a tenu 37 séances, entre le 7 mars et le 29 mars 1978.

ii) *Organisation des travaux*

6. A sa 1re séance, le 7 mars 1978, la Première Commission a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.1. La Première Commission a procédé essentiellement à un examen article par article des projets d'articles qui lui avait été soumis et des amendements les concernant présentés par des représentants pendant la Conférence. Après un premier examen de chaque article et des amendements y relatifs par la Première Commission, et sous réserve des décisions prises sur ces amendements, chaque article a été renvoyé au Comité de rédaction.

iii) *Plan du présent rapport*

7. Le présent rapport décrit les travaux de la Première Commission sur chacun des articles qui lui ont été soumis, dans l'ordre ci-après :

a) Texte du projet d'article de la CNUDCI;

b) Texte des amendements, le cas échéant, suivi d'une brève indication de la suite qui y a été donnée;

c) Délibérations de la Première Commission, subdivisées comme suit :

i) Séances

ii) Examen de l'article.

8. Huit documents qui contiennent les observations et les notes explicatives présentées à la Commission mais qui ne contiennent pas les propositions ni les amendements ont été ajoutés en annexe du présent rapport.

II. – Examen par la Première Commission des articles du projet de convention sur le transport de marchandises par mer

ARTICLE PREMIER

A. – TEXTE DE LA CNUDCI

9. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"*Article premier. – Définitions*

"Dans la présente Convention :

"1. "Transporteur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.

"2. "Transporteur substitué signifie toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de celui-ci, a été confiée par le transporteur et toute autre personne à laquelle cette exécution a été confiée.

"3. "Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

"4. Le terme "marchandises" comprend les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" comprend ladite unité de transport ou ledit emballage s'il est fourni par le chargeur.

"5. "Contrat de transport" signifie un contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre.

"6. "Connaissement" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée, ou à ordre, ou au porteur.

"7. L'expression "par écrit" s'applique également à la transmission par télégraphe ou télex."

B. – AMENDEMENTS

10. Des amendements à l'article premier ont été présentés par la Grèce, les Etats-Unis d'Amérique, la Tunisie, l'Iraq, le Japon, la Bulgarie, l'Union des Républiques socialistes soviétiques, la République démocratique allemande, l'Australie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Pologne et l'Autriche.

11. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.2) :

Modifier la définition du "transporteur" comme suit :

"Transporteur" signifie toute personne qui, par un contrat de transport, s'engage à transporter des marchandises par mer."

[Rejeté; voir, ci-après, par. 13.]

b) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.37) :

Remplacer les mots "par laquelle ou au nom de laquelle" par "avec l'autorisation de laquelle".

[Rejeté; voir, ci-après, par. 13.]

c) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.51) :

Remplacer les mots "au nom de laquelle" par "avec l'autorisation de laquelle".

[Rejeté; voir, ci-après, par. 13.]

Paragraphe 2

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.2) :

Supprimer les mots "par le transporteur et toute autre personne à laquelle cette exécution a été confiée".

[Rejeté; voir, ci-après, par. 14.]

b) *Iraq* (A/CONF.89/C.1/L.73) :

Ajouter le mot "ultérieurement" avant le dernier mot de ce paragraphe.

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir, ci-après, par. 14.]

Paragraphe 4

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.2) :

Exclure les animaux vivants du champ d'application de la Convention.

[Rejeté; voir, ci-après, par. 16.]

b) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.16), *Bulgarie* (A/CONF.89/C.1/L.54) et *République démocratique allemande* (A/CONF.89/C.1/L.86) :

Supprimer les mots "ou lorsqu'elles sont emballées" et "ou ledit emballage s'il", et substituer "si elle" à ce dernier membre de phrase.

[Rejeté; voir, ci-après, par. 16.]

c) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.37) :

Le terme "marchandises" ne devrait pas comprendre les emballages.

[Rejeté; voir, ci-après, par. 16.]

d) *Bulgarie* (A/CONF.89/C.1/L.54) :

Ajouter le mot "ou" après le mot "palette" dans la version française.

[Rejeté; voir, ci-après, par. 16.]

e) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.75) :

Préciser que le transporteur n'est pas responsable de l'usure normale de l'emballage.

[Retiré; voir, ci-après, par. 16.]

Paragraphe 5

a) *Australie* (A/CONF.89/C.1/L.31) :

Ajouter, après les mots "d'un port à un autre", les mots "et comprend les contrats dans lesquels le transport des marchandises par mer est obligatoire, mais seulement dans les limites de cette obligation".

[Renvoyé à un groupe de travail spécial; voir, ci-après, par. 9.]

b) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.34) :

Adopter la définition suivante :

"Contrat de transport" signifie un contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à ce que les marchandises soient transportées par mer d'un port à un autre, même si le contrat prévoit également le transport des marchandises par un autre mode de transport."

[Renvoyé à un groupe de travail spécial; voir, ci-après, par. 17.]

c) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.37) :

Adopter la définition suivante :

"Contrat de transport" signifie un contrat par lequel le transporteur s'engage contre paiement d'un fret à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre dans les conditions convenues."

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir, ci-après, par. 17.]

d) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.51) :

Adopter la définition suivante :

"Contrat de transport" signifie tout contrat par lequel un transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à déplacer des marchandises par mer, conformément à l'article 2."

[Renvoyé à un groupe de travail spécial; voir, ci-après, par. 17.]

Paragraphe 6

a) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.34) :

Supprimer les mots "...faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur, ainsi que l'engagement de celui-ci de" et les remplacer par les mots "par lequel le transporteur s'engage à".

[Retiré; voir, ci-après, par. 18.]

b) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.51) :

Libeller le paragraphe 6 comme suit :

"Connaissement" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer ces marchandises."

[Retiré; voir, ci-après, par. 18.]

Paragraphe 7

Pologne (A/CONF.89/C.1/L.55) :

Supprimer les mots "télégraphe ou".

[Rejeté; voir, ci-après, par. 19.]

Nouveaux paragraphes proposés pour l'article premier

a) Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.37) :

Inclure dans l'article la définition suivante du chargeur:

"Chargeur" signifie toute personne avec l'autorisation de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un transporteur et pour le compte de laquelle le transport de marchandises par mer est exécuté."

[Retiré en faveur de la définition de "chargeur" figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.96; voir, ci-après, par. 20.]

b) *Autriche* (A/CONF.89/C.1/L.53) :

Inclure dans l'article la définition suivante du chargeur :

"Chargeur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un transporteur et pour le compte de laquelle le transport de marchandises par mer est effectué."

[Retiré en faveur de la définition de "chargeur" figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.96; voir, ci-après, par. 20]

c) *Autriche* (A/CONF.89/C.1/L.53) :

Inclure dans l'article les définitions suivantes de "port de chargement" et "port de déchargement" :

"Port de chargement" signifie tout port, toute zone portuaire ou tout lieu où le navire a été effectivement chargé."

"Port de déchargement" signifie tout port, toute zone portuaire ou tout lieu où le navire a été effectivement déchargé."

[Retiré en faveur de la définition du port figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.77; voir, ci-après, par. 22.]

d) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.77) :

Inclure dans l'article la définition suivante de "port" :

"Le terme "port" s'entend également d'un lieu, et les expressions "port de chargement" et "port de déchargement" s'entendent également de tout lieu, autre qu'un port, où des marchandises peuvent ou doivent être chargées sur un navire de mer ou déchargées d'un navire de mer, conformément au contrat de transport."

[Rejeté; voir, ci-après, par. 22.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

12. La Première Commission a examiné l'article premier à ses 1re à 5e, 8e, 31e, 33e et 34e séances entre le 7 et le 28 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

13. A la 2e séance, l'amendement de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.2) a été retiré, les amendements des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.51) et de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.37) ont été rejetés, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

14. A la 2e séance, l'amendement de l'Iraq (A/CONF.89/C.1/L.73) a été renvoyé au Comité de rédaction. A la 3e séance, l'amendement de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.2) a été rejeté, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

15. A la 3e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 4

16. A la 3e séance, l'amendement de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.2) a été rejeté et l'amendement de l'Union soviétique (A/CONF.89/C.1/L.75) a été retiré, sous réserve de son éventuel réexamen lorsque le paragraphe 1 de l'article 5 serait examiné. A la 4e séance, les amendements du Japon (A/CONF.89/C.1/L.16), de la Bulgarie (A/CONF.89/C.1/L.57) et de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.86) ont été rejetés, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 5

17. A la 4e séance, l'amendement de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.37) a été renvoyé au Comité de rédaction. Les amendements de l'Australie (A/CONF.89/C.1/L.31), du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.34) et des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.51) ont été renvoyés à un groupe de travail spécial composé des représentants de ces trois Etats, pour qu'il formule un amendement conjoint définissant le contrat de transport. A la 7e séance, ce groupe de travail spécial a été élargi de manière à comprendre les représentants des pays suivants : Australie, Brésil, Bulgarie, Canada, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, Grèce, Mexique, Nigéria, Pakistan, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone et Singapour. Ce groupe de travail spécial élargi a présenté le texte suivant (A/CONF.89/C.1/L.121) :

"Contrat de transport par mer" signifie tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat, qui implique un transport par mer et également un transport par un autre mode, ne sera considéré comme un contrat de transport aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer."

Par 40 voix contre 14, avec 3 abstentions, la Commission a adopté ce texte.

Paragraphe 6

18. A la 4e séance, les amendements du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.34) et des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.51) ont été retirés, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 7

19. A la 4e séance, l'amendement de la Pologne (A/CONF.89/C.1/L.55) a été rejeté, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Nouveaux paragraphes proposés

Définition proposée du terme "chargeur"

20. A la 2e séance, la Commission a décidé, par 28 voix contre 27, avec 4 abstentions, d'inclure une définition du terme "chargeur" dans l'article premier et elle a constitué un groupe de travail spécial, composé des représentants de l'Autriche, des Etats-Unis d'Amérique, de la France, de l'Inde, de la République-Unie de Tanzanie, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et du Venezuela, pour formuler une définition adéquate. Le groupe de travail spécial a présenté la définition suivante (A/CONF.89/C.1/L.96) :

"Chargeur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un transporteur."

A la 5e séance, les amendements de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.37) et de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.53) ont été retirés en faveur de la définition proposée. Après avoir examiné la définition présentée par le groupe de travail spécial, la Commission a constitué, à sa 5e séance, un groupe de travail spécial élargi, composé des représentants de l'Autriche, des Etats-Unis d'Amérique, de la France, de l'Inde, de la Finlande, du Mexique, de la République démocratique allemande, de la République-Unie de Tanzanie, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de la Sierra

Leone et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, chargé d'examiner plus avant la possibilité de définir le terme "chargeur", et de présenter à la Commission une définition révisée.

21. Le groupe de travail spécial n'a pu parvenir à un accord sur une définition, mais il a présenté à la Première Commission la définition suivante qu'il a utilisée comme base de travail (A/CONF.89/C.1/L.173) :

"Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur, et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en exécution du contrat de transport."

22. A la 33e séance, la Commission n'a pas adopté la définition ci-dessus et elle a constitué un nouveau groupe de travail spécial, composé des représentants de la France, de l'Inde et de la Sierra Leone, chargé de formuler une autre définition.

23. A la 34e séance, la Commission a adopté, par 36 voix contre 10, avec 12 abstentions, la définition présentée par ce groupe de travail spécial (A/CONF.89/C.1/L.212), sous réserve d'un amendement oral du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. La définition adoptée est la suivante :

"Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer."

Définition proposée du terme "port"

24. A la 5e séance, les amendements de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.53) ont été retirés en faveur de l'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L. 77). L'examen de cet amendement a été ajourné jusqu'à ce que la Commission examine le paragraphe 1 de l'article 4, et à la 9e séance, la Commission a rejeté cet amendement.

ARTICLE 2

A. – Texte de la CNUDCI

25. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 2

"1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

"a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

"b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

"c) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

"d) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou

"e) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat.

"2. Les dispositions de la présente Convention sont applicables quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

"3. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

"4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article sont applicables."

B. – Amendements

26. Des amendements à l'article 2 ont été proposés par le Royaume-Uni, la Tunisie, les Etats-Unis, la Pologne, la République démocratique allemande, le Pérou, le Japon, le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède.

27. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.35) :

Supprimer les alinéas *b* et *c* de ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 29 ci-après.]

b) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.38) :

Relier les alinéas *a* et *b* par "et" et non par "ou".

[Retiré; voir le paragraphe 29 ci-après.]

c) *Etats-Unis* (A/CONF.89/C.1/L.52) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises par mer entre ports de deux Etats différents lorsque :

"*a*) Le port de chargement ou le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou

"*b*) Le port de chargement est situé dans un Etat contractant, ou

"*c*) Le port de déchargement est situé dans un Etat contractant, ou

"*d*) L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est le port de décharge-

ment effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

"*e*) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport est émis dans un Etat contractant, ou

"*f*) Le connaissement ou l'autre document servant de preuve du contrat de transport prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat."

[Rejeté; voir le paragraphe 29 ci-après.]

Paragraphe 3

a) *Pologne* (A/CONF.89/C.1/L.56) :

Dans le texte anglais de ce paragraphe, après les mots "*charter-parties*", ajouter le membre de phrase suivant : "*being not contracts of carriage*".

[Retiré; voir le paragraphe 31 ci-après.]

b) *République démocratique allemande* (A/CONF.89/C.1/L.87) :

Remplacer le texte actuel de ce paragraphe par le texte suivant :

"Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat d'affrètement à temps."

[Rejeté; voir le paragraphe 31 ci-après.]

c) *Pérou* (A/CONF.89/C.1/L.103) :

Dans le texte espagnol de ce paragraphe, remplacer le mot "*fletamento*" par les mots "*poliza de fletamento*".

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 31 ci-après.]

Paragraphe 4

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.17) :

Remplacer le texte actuel de ce paragraphe par le texte suivant :

"Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux expéditions faites en vertu de contrats de quantité, de contrats de volume, de contrats cadres ou d'autres contrats analogues. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en application d'un tel contrat, les dispositions de la Convention s'appliquent à ce connaissement s'il régit la relation entre le transporteur et le porteur du connaissement qui n'est pas partie audit contrat."

[Rejeté; voir le paragraphe 32 ci-après.]

b) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.35) :

Remplacer le texte actuel de ce paragraphe par le texte suivant :

"Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention ne régissent pas ce contrat mais régissent, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les expéditions faites conformément à ce contrat."

[Retiré; voir le paragraphe 32 ci-après.]

c) *République démocratique allemande* (A/CONF.89/C.1/L.87) :

Supprimer la dernière phrase de ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 32 ci-après.]

Addition de nouveaux paragraphes à l'article 2

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.17) :

Ajouter à l'article 2 le nouveau paragraphe suivant :

"La présente Convention ne s'applique pas dans les cas où un connaissement n'est pas émis, et où le chargeur et le transporteur conviennent expressément que la Convention ne s'appliquera pas au contrat de transport conclu par eux."

[Rejeté; voir le paragraphe 33 ci-après.]

b) *Danemark, Finlande, Norvège* et *Suède* (A/CONF.89/C.1/L.32) :

Ajouter à l'article 2 le nouveau paragraphe suivant :

"Les dispositions de la présente Convention sont également applicables lorsque les marchandises sont transportées par voie fluviale sur une barge qui, lors du transport par mer, est chargée à bord d'un navire de haute mer."

[Rejeté; voir le paragraphe 33 ci-après.]

c) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.35) :

Ajouter à l'article 2 le nouveau paragraphe suivant :

"La présente Convention ne s'applique pas à un contrat de transport :

"*a*) S'il n'est pas conforme aux usages du commerce considéré d'émettre un connaissement en ce qui concerne les marchandises à transporter sous le couvert de ce document;

"*b*) Si aucun connaissement n'est émis en ce qui concerne les marchandises; et

"c) Si les parties sont expressément convenues que la Convention ne s'applique pas au contrat de transport :

"i) L'accord ayant été expressément constaté dans le document faisant preuve du contrat; et

"ii) L'accord ainsi constaté ayant été signé par le chargeur, qui appose en outre sa signature sur l'ensemble du document."

[Retiré; voir le paragraphe 33 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

28. La Première Commission a examiné l'article 2 à ses 5e, 6e et 8e séances, tenu du 10 au 13 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

29. A la 5e séance, l'amendement de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.38) a été retiré. A la 6e séance, l'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.35) a été retiré et l'amendement des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.52) a été rejeté par 34 voix contre 26. A la 8e séance, un groupe de travail spécial composé des représentants de l'Australie, du Brésil, de la Bulgarie, du Canada, des Etats-Unis, de la Finlande, de la Grèce, du Mexique, du Nigéria, du Pakistan, du Royaume-Uni, de la Sierra Leone et de Singapour a proposé que ce

paragraphe débute par les mots suivants (voir A/CONF. 89/C.1/L.121) :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque".

La Commission a adopté ce texte.

Paragraphe 2

30. A la 6e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

31. A la 6e séance, l'amendement de la Pologne (A/CONF.89/C.1/L.56) a été retiré et l'amendement du Pérou (A/CONF.89/C.1/L.103) a été renvoyé au Comité de rédaction. L'amendement de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.87) a été rejeté et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 4

32. A la 6e séance, les amendements du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.35) et de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.87) ont été retirés. L'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.17) a été rejeté et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Addition de nouveaux paragraphes à l'article 2

33. A la 6e séance, l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.17) a été rejeté et l'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.35) a été retiré. La décision concernant l'amendement présenté par le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède (A/CONF.89/C.1/L.32) a été ajournée par 38 voix contre zéro jusqu'à ce qu'une décision soit prise sur l'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.77) visant à inclure une définition du terme "port" à l'article 1. A la 9e séance, l'amendement du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède a été rejeté.

ARTICLE 3

A. – Texte de la CNUDCI

34. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"*Article 3. – Interprétation de la Convention*

"En ce qui concerne l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et du besoin de promouvoir l'uniformité."

B. – Amendements

35. Le Royaume-Uni a proposé un amendement tendant à supprimer l'article 3.

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

36. La Commission a examiné l'article 3 à sa 7e séance, tenue le 13 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

37. A la 7e séance, la proposition du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.36) a été rejetée et le texte de la CNUDCI a été adopté.

ARTICLE 4

A. – Texte de la CNUDCI

38. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"*Article 4. – Durée de la responsabilité*

"1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

"2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison soit :

"*a*) En remettant les marchandises au destinataire; ou

"*b*) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement; ou

"*c*) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

"3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés ou des mandataires du transporteur ou du destinataire, respectivement."

B. – Amendements

39. Des amendements à l'article 4 ont été présentés par le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède, la Tunisie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la République démocratique allemande, la Grèce, les Etats-Unis et l'Ouganda.

40. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) *Danemark, Finlande, Norvège* et *Suède* (A/CONF. 89/C.1/L.33) :

Libeller comme suit ce paragraphe :

"Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur en vertu du contrat de transport."

[Rejeté; voir le paragraphe 44 ci-après.]

b) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.39) :

Modifier le paragraphe 6 pour la raison suivante :

"En prévision du développement du transport combiné il y aurait lieu de modifier le paragraphe 1 afin que la convention soit applicable depuis la prise en charge des marchandises par le transporteur jusqu'à leur livraison par celui-ci."

[Rejeté; voir le paragraphe 44 ci-après.]

c) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.40) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur, depuis leur prise en charge par le transporteur jusqu'à leur livraison par celui-ci dans les conditions convenues."

[Rejeté; voir le paragraphe 44 ci-après.]

d) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.76) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"Le transporteur est responsable des marchandises transportées par mer en vertu de contrats de transport auxquels s'applique la présente Convention tant qu'elles sont sous sa garde au port de chargement, pendant le transport entre le port de chargement et le port de déchargement, et au port de déchargement, mais pas ailleurs."

[Rejeté; voir le paragraphe 44 ci-après.]

e) *République démocratique allemande* (A/CONF.89/C.1/L.88) :

Supprimer le membre de phrase "au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement".

[Rejeté; voir le paragraphe 44 ci-après.]

Paragraphe 2

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.3) :

Ajouter aux mots "les a prises en charge" les mots "à l'intérieur de la zone portuaire".

[Rejeté; voir le paragraphe 44 ci-après.]

b) *Danemark, Finlande, Norvège* et *Suède* (A/CONF.89/C.1/L.33) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur :

"*a*) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

"i) Du chargeur, ou d'une personne agissant pour son compte, en un lieu conforme au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de chargement; ou

"ii) D'une autorité ou d'autres tiers auxquels les marchandises doivent être remises lors de leur expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement; et

"*b*) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison :

"i) En remettant les marchandises au destinataire; ou

"ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement; ou

"iii) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement."

[Rejeté; voir le paragraphe 44 ci-après.]

c) *Etats-Unis* (A/CONF.89/C.1/L.57) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où elles lui ont été remises par le chargeur ou un transporteur par terre ou par air ou par voie d'eau intérieure au port de chargement, ou du moment où elles ont été amenées au port de chargement du transporteur, jusqu'au moment où celui-ci en a effectué la livraison..."

"...

"*d*) En faisant procéder à leur enlèvement du port de déchargement au cours de leur livraison au destinataire."

[Retiré; voir le paragraphe 42 ci-après.]

d) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.76) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"Aux fins du paragraphe 1 du présent article, le transporteur cesse d'avoir la garde des marchandises :

"*a*) Quand il les remet au destinataire au port de déchargement; ou

"*b*) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, quand il les met à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement; ou

"*c*) Quand il remet les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement."

[Rejeté; voir le paragraphe 44 ci-après.]

e) *Ouganda* (A/CONF.89/C.1/L.107) :

Réunir en un seul les alinéas *b* et *c* du paragraphe 2, de façon que le nouvel alinéa *b* se lise comme suit :

"Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur dans un délai raisonnable après avoir reçu notification, en remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément au contrat, ou aux usages particuliers à ce commerce, ou aux lois et règlements applicables au port de déchargement."

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 44 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

41. La Première Commission a examiné l'article 4 de sa 7e à sa 9e séance, les 13 et 14 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

42. A la 7e séance, l'amendement des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.57) a été retiré, et les amendements du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède (A/CONF.89/C.1/L.33), de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.39 et L.40), du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.76), de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.3) et de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.107) ont été renvoyés à un groupe de travail spécial composé des représentants de l'Australie, du Brésil, de la Bulgarie, du Canada, des Etats-Unis d'Amérique, de la Finlande, de la Grèce, du Mexique, du Nigéria, du Pakistan, de la Sierra Leone, de Singapour et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Ce groupe de travail spécial a proposé le texte suivant pour l'article 4 (A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1) :

"1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

"2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

"*a*) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

"i) Du chargeur, ou d'une personne agissant pour son compte, conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de chargement; ou

"ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises lors de leur expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement; et

"*b*) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison :

"i) En remettant les marchandises au destinataire; ou

"ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement; ou

"iii) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquels elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

"3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre de leurs préposés ou mandataires respectifs."

43. A ses 8e et 9e séances, la Commission a examiné ce texte et un amendement oral s'y rapportant a été présenté à la 8e séance par les Etats-Unis; cet amendement tendait à supprimer du paragraphe 2, au sous-alinéa i de l'alinéa *a*, les mots "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de chargement".

44. La Commission :

a) A adopté le paragraphe 1 du texte présenté par le groupe de travail spécial, qui est identique à celui du paragraphe 1 de l'article 4 proposé par la CNUDCI, et a rejeté les amendements présentés par le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède (A/CONF.89/C.1/L.33), la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.39 et A/CONF.89/C.1/L.40) et le Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.76). L'amendement de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.88) a été rejeté par 41 voix contre 7, avec 9 abstentions;

b) A adopté par 48 voix contre 2, avec 9 abstentions le paragraphe 2 du texte présenté par le groupe de travail spécial, sous réserve de l'amendement oral susmentionné présenté par les Etats-Unis, et rejeté les amendements de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.3) et du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède (A/CONF.89/C.1/L.33). L'amendement de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.107) a été renvoyé au Comité de rédaction; et

c) A adopté le paragraphe 3 du texte présenté par le groupe de travail qui est identique à celui du pararaphe 3 de l'article 4 établi par la CNUDCI.

ARTICLE 5

A. – Texte de la CNUDCI

45. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"*Article 5. – Fondement de la responsabilité*

"1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

"2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans la contrat de transport, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait, compte tenu des circonstances de fait, raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent.

"3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours qui suivent l'expiration du délai de livraison conformément au paragraphe 2 du présent article.

"4. En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

"5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de l'espèce, la

perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques, il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins que la perte, le dommage ou le retard résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

"6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

"7. Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, concourt avec une autre cause pour occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable que dans la mesure du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence."

B. – Amendements

46. Des amendements à l'article 5 ont été présentés par la Grèce, les Etats-Unis d'Amérique, la Pologne, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, l'Allemagne, République fédérale d', la Belgique, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, le Libéria, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Suisse, l'Union des Républiques socialistes soviétiques, le Pérou, Maurice, l'Argentine, la Turquie, l'Algérie, le Japon, l'Inde, la Tchécoslovaquie, l'Autriche, l'Ouganda, la Turquie, la Bulgarie, les Pays-Bas, la Yougoslavie, l'Allemagne, République fédérale d', la Belgique, l'Irlande, l'Italie, le Libéria, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Suisse, les Etats-Unis d'Amérique et Singapour.

47. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.4) :

Modifier ce paragraphe en y ajoutant le texte suivant :

"Le transporteur, ses préposés ou mandataires seront considérés avoir pris toutes les mesures susmentionnées si le transporteur apporte la preuve que le dommage, la perte ou le retard résulte : *a*) de faits de guerre, d'émeutes ou de troubles civils; *b*) d'actes des autorités publiques ou de saisies judiciaires; *c*) d'une restriction de quarantaine; *d*) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou de ses agents, préposés ou mandataires; *e*) de grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou d'entraves apportés au travail; *f*) d'une insuffisance d'emballage ou d'une imperfection de marques; ou *g*) d'un vice propre ou caché ou de la nature des marchandises; toutefois, le transporteur sera responsable si la personne intéressée aux marchandises prouve que le dommage, la perte ou le retard sont dus à une faute du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

b) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr.1) :

Supprimer les mots "ainsi que du retard à la livraison" et ajouter au paragraphe la phrase suivante : "L'événement donnant lieu à réparation comprend la détérioration matérielle des marchandises résultant du retard à la livraison."

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

c) *Pologne* (A/CONF.89/C.1/L.60) :

Supprimer les mots "du préjudice résultant".

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

d) *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord* (A/CONF.89/C.1/L.78) :

Remplacer ce paragraphe par le texte suivant :

"Sous réserve des dispositions de l'article 4, le transporteur est responsable de toute perte ou dommage causé aux marchandises ou ayant trait à celles-ci (dénommé "préjudice" dans la présente Convention), à moins qu'il ne prouve que le préjudice n'est pas imputable à une faute ou négligence de sa part ou de la part de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

e) *Allemagne, République fédérale d', Belgique, Grèce, Irlande, Italie, Libéria, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord* et *Suisse* (A/CONF.89/C.1/L.112) :

Après les mots "au sens de l'article 4", remplacer le texte actuel par le suivant : "à moins que le transporteur prouve que la perte, le dommage [ou le retard] ne résulte pas d'une faute ou d'une négligence de sa part, de ses préposés ou mandataires".

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

f) *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord* (A/CONF.89/C.1/L.115) :

Libeller le début du paragraphe comme suit :

"Le transporteur est responsable du préjudice subi quant aux marchandises si l'événement qui a causé la perte a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4."

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

g) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.117) :

Rédiger ce paragraphe comme suit :

"Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que l'événement et ses conséquences ne sont pas imputables à une faute ou une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

h) *Pérou* (A/CONF.89/C.1/L.120) :

Remplacer les mots "ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées" par "ont agi avec la diligence voulue".

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

i) *Maurice* (A/CONF.89/C.1/L.122) :

1. Modifier le début du paragraphe comme suit :

"Le transporteur est responsable du préjudice résultant de toute perte ou dommage causé aux marchandises ou en rapport avec celles-ci..."

2. Modifier le texte de la fin du paragraphe comme suit :

"...à moins que le transporteur ne prouve que la perte ou le dommage causé aux marchandises ou en rapport avec celles-ci résulte d'un événement qui ne peut lui être imputé."

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

j) *Argentine* (A/CONF.89/C.1/L.123) :

Ajouter le texte suivant au texte actuel du paragraphe ou au texte du paragraphe proposé dans l'amendement contenu dans le document A/CONF.89/C.1/L.112 (voir *e* ci-dessus) :

"A moins que le réclamant ne prouve le contraire, on considérera que la preuve de l'exonération est faite si le transporteur établit que le dommage résulte d'une cause qui n'est pas la conséquence d'un acte ou une omission de sa part ou de la part de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

k) *Turquie* (A/CONF.89/C.1/L.129) :

Remplacer le texte actuel par le texte suivant :

"Le transporteur est responsable de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui les a causés a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4 et s'il ne peut pas prouver que lui-même, ses préposés ou mandataires ont fait preuve de la diligence voulue pour éviter l'événement et ses conséquences."

[Retiré; voir le paragraphe 52 ci-après.]

Paragraphe 2

a) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.58) :

Modifier comme suit ce paragraphe :

"Il y a retard à la livraison engageant la responsabilité du transporteur lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu dans le contrat de transport à la date prévue inscrite au recto du connaissement ou, à défaut de connaissement, mentionnée expressément et de manière apparente dans le contrat de transport. En s'engageant à effectuer la livraison au plus tard à une certaine date, le transporteur prend à sa charge tous les risques résultant du retard, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qu'ils pouvaient raisonnablement être tenus de prendre pour éviter le retard à la livraison."

[Retiré; voir le paragraphe 53 ci-après.]

b) *Pologne* (A/CONF.89/C.1/L.60) :

Modifier le paragraphe de manière à exclure de la définition du "retard" le temps employé par le navire pour le chargement et le déchargement des marchandises au cours d'un contrat de transport par mer de durée déterminée.

[Retiré; voir le paragraphe 53 ci-après.]

c) *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord* (A/CONF.89/C.1/L.78) :

Supprimer le paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 53 ci-après.]

d) *Algérie* (A/CONF.89/C.1/L.124) :

Ajouter au paragraphe la phrase suivante :

"Toutefois la responsabilité du transporteur n'est pas engagée lorsque le retard à la livraison est occasionné par des situations portuaires particulières indépendantes de la volonté du transporteur."

[Retiré; voir le paragraphe 53 ci-après.]

Paragraphe 3

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.18) :

Ajouter au paragraphe la phrase suivante :

"Lorsqu'il a considéré les marchandises comme perdues, l'ayant droit fournira au transporteur l'assistance dont celui-ci a raisonnablement besoin pour disposer des marchandises ou les vendre à des prix ou à des conditions raisonnables."

[Retiré; voir paragraphe 54 ci-après.]

b) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.58) :

Ajouter le membre de phrase suivant à la fin du paragraphe :

"à condition de notifier sa décision par écrit au transporteur dans les ( ) jours qui suivent l'expiration du délai de 60 jours et, si un connaissement a été émis, de lui en remettre l'original dûment endossé".

[Retiré; voir paragraphe 54 ci-après.]

c) *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord* (A/CONF.89/C.1/L.78) :

Remplacer le texte actuel par le texte suivant :

"Le destinataire peut considérer les marchandises comme perdues et par conséquent demander réparation du préjudice subi au sens du paragraphe 1 du présent article à l'expiration d'un délai de 60 jours à compter de la date de livraison expressément convenue ou, si aucune date n'a été expressément convenue, à l'expiration d'un délai de 60 jours après l'expiration d'un délai de livraison raisonnable."

[Retiré; voir paragraphe 54 ci-après.]

Variante proposée pour le paragraphe 3

Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78) :

Si la proposition visant à supprimer le paragraphe 2 de l'article 5 (voir alinéa *c* ci-dessus) est rejetée, remplacer le paragraphe 3 par la variante suivante :

"Lorsqu'il y a retard à la livraison conformément au paragraphe 2 du présent article, le destinataire peut considérer les marchandises comme perdues et par conséquent demander réparation du préjudice subi au sens du paragraphe 1 du présent article à l'expiration d'un délai de 60 jours à compter du jour à partir duquel il y a eu retard à la livraison."

[Retiré; voir le paragraphe 55 ci-après.]

Paragraphe 4

a) Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.58) :

Modifier ce paragraphe comme suit :

"En cas d'incendie, le transporteur ne sera pas responsable, à moins que l'ayant droit ne prouve que

l'incendie ou sa propagation résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 56 ci-après.]

b) *Inde* (A/CONF.89/C.1/L.61) :

Modifier ce paragraphe comme suit :

"En cas d'incendie, le transporteur sera responsable de la perte des marchandises ou du dommage qui leur sera causé à moins que le transporteur ne prouve que l'incendie ne résulte pas d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 56 ci-après.]

c) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.78) :

Modifier le paragraphe comme suit :

"En cas d'incendie, le transporteur sera responsable si le demandeur prouve que le préjudice résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 56 ci-après.]

d) *Tchécoslovaquie* (A/CONF.89/C.1/L.84) :

Supprimer ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 56 ci-après.]

e) *Autriche* (A/CONF.89/C.1/L.97) :

Supprimer ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 56 ci-après.]

f) *Ouganda* (A/CONF.89/C.1/L.108) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"En cas d'incendie, le transporteur sera responsable à moins qu'il ne prouve que l'incendie ne résulte pas d'une faute de sa part ou de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 56 ci-après.]

g) *Maurice* (A/CONF.89/C.1/L.122) :

Maintenir ce paragraphe dans sa version actuelle *ou* supprimer ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 56 ci-après.]

h) *Turquie* (A/CONF.89/C.1/L.129) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"En cas d'incendie, le transporteur est responsable, s'il ne peut pas prouver que l'incendie ne résulte pas d'une faute ou négligence de sa part et de la part de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 56 ci-après.]

Paragraphe 5

a) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.117) :

Dans la deuxième phrase de ce paragraphe, supprimer les mots "et que, dans les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourraient être attribués à de tels risques", et remplacer les mots "ainsi causé" par les mots "causé par de tels risques".

[Rejeté; voir le paragraphe 57 ci-après.]

b) *Maurice* (A/CONF.89/C.1/L.122) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"Le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard résultant des risques particuliers inhérents au transport de certaines marchandises, y compris les animaux vivants, ou des vices propres de marchandises transportées. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions spéciales concernant les marchandises qui lui ont été données par le chargeur... [le reste comme dans le texte actuel]."

[Retiré; voir le paragraphe 57 ci-après.]

Paragraphe 6

a) *Bulgarie* (A/CONF.89/C.1/L.48) :

Supprimer les mots "ou de mesures raisonnables prises pour sauver...", et ajouter le mot "ou" avant les mots "des biens".

[Retiré; voir le paragraphe 58 ci-après.]

b) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.58) :

Ajouter, au début de ce paragraphe, le membre de phrase suivant :

"Outre les raisons pouvant être jugées suffisantes conformément au paragraphe 1 du présent article".

[Retiré; voir le paragraphe 58 ci-après.]

c) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.117) :

Supprimer le mot "raisonnables".

[Rejeté; voir le paragraphe 58 ci-après.]

d) *Maurice* (A/CONF.89/C.1/L.122) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"Le transporteur n'est pas responsable lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou des biens en mer."

[Retiré; voir le paragraphe 58 ci-après.]

Paragraphe 7

a) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.78) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"Lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires concourt avec une autre cause à occasionner le préjudice, le transporteur ne sera responsable de toute partie de ce préjudice dont il pourra prouver qu'elle est imputable à cette autre cause."

[Retiré; voir le paragraphe 59 ci-après.]

b) *Argentine* (A/CONF.89/C.1/L.123) :

Supprimer le membre de phrase "à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence", et le remplacer par le membre de phrase "le tribunal déterminant quelle proportion du préjudice est imputable aux différentes causes".

[Rejeté; voir le paragraphe 59 ci-après.]

Nouveaux paragraphes proposés pour l'article 5

a) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr.1) :

Ajouter à cet article un paragraphe libellé sur le modèle suivant :

"Le "préjudice résultant du retard à la livraison" comprend :

"a) Le préjudice subi par l'ayant droit en raison de l'impossibilité d'utiliser les marchandises livrées en retard,

"b) Le préjudice résultant d'une baisse de la valeur des marchandises sur le marché au port de destination, lorsque l'ayant droit prouve que le transporteur savait ou aurait dû savoir que le prix du marché au moment de la livraison tardive serait probablement inférieur au prix du marché au moment où les marchandises auraient dû être livrées, et

"c) Le préjudice résultant du gain manqué ou de l'obligation de verser des dommages-intérêts et le préjudice résultant de l'impossibilité d'utiliser les marchandises livrées en retard lorsque l'ayant droit prouve que le transporteur savait ou aurait dû savoir quelle utilisation devait être faite des marchandises et qu'un préjudice résulterait vraisemblablement du retard."

[Retiré; voir le paragraphe 60 ci-après.]

b) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.78) :

Ajouter, immédiatement après le paragraphe 1, le nouveau paragraphe suivant :

"Le transporteur n'est pas responsable d'un préjudice au sens du présent article s'il peut prouver que le préjudice est imputable à un acte, une faute ou une négligence commise par ses préposés ou mandataires au cours de la navigation et que ni lui ni ceux-ci n'ont commis d'autre négligence ou d'autre faute."

[Retiré; voir le paragraphe 60 ci-après.]

c) *Pays-Bas* (A/CONF.89/C.1/L.95) :

Ajouter le nouveau paragraphe suivant :

"Lorsque, en vertu du paragraphe 1 du présent article, le transporteur est tenu de réparer la perte ou le dommage subi par les marchandises, le montant de la réparation est calculé d'après la valeur des marchandises au lieu et au moment où elles sont déchargées ou auraient dû être déchargées du navire conformément au contrat. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité."

[Adopté; voir le paragraphe 60 ci-après.]

d) *Yougoslavie* (A/CONF.89/C.1/L.110) :

Ajouter le nouveau paragraphe suivant après le paragraphe 2 :

"Le transporteur n'est pas responsable du préjudice indirect résultant du retard."

[Retiré; voir le paragraphe 60 ci-après.]

e) *Allemagne, République fédérale d', Belgique, Irlande, Italie, Libéria, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord* et *Suisse* (A/CONF.89/C.1/L.113) :

Ajouter, immédiatement après le paragraphe 1, le nouveau paragraphe suivant :

"Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage [ou du retard] s'il prouve que cette perte, ce dommage [ou ce retard] résulte d'une faute ou d'une négligence nautique de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 60 ci-après.]

f) *Bulgarie* (A/CONF.89/C.1/L.116) :

Ajouter, immédiatement après le paragraphe 4, le nouveau paragraphe suivant :

"Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, le transporteur n'est pas responsable du préjudice découlant ou résultant d'un acte, d'une négligence ou d'une faute nautique du capitaine, d'autres membres de l'équipage ou du pilote, le fardeau de la preuve de ces faits étant à la charge du transporteur."

[Retiré; voir le paragraphe 60 ci-après.]

g) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.118) :

Ajouter le nouveau paragraphe suivant à cet article :

"Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ni du retard à la livraison s'il prouve que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission du capitaine, d'autres membres de l'équipage ou du pilote se rapportant à la navigation."

[Retiré; voir le paragraphe 60 ci-après.]

h) *Etats-Unis d'Amérique* et *Singapour* (A/CONF.89/C.1/L.126) :

Ajouter le nouveau paragraphe suivant à cet article :

"8. Dans le présent article, la mention des préposés ou mandataires du transporteur s'entend de toutes les personnes dont le transporteur utilise les services pour l'exécution du transport pendant la durée de sa responsabilité, conformément à l'article 4."

[Rejeté; voir le paragraphe 60 ci-après.]

i) *Yougoslavie* (A/CONF.89/C.1/L.160) :

Ajouter le nouveau paragraphe suivant après le paragraphe 2 :

"Le transporteur n'est pas responsable du préjudice indirect résultant de toute perte ou dommage aux marchandises ni du retard à la livraison."

[Retiré; voir le paragraphe 60 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

48. La Première Commission a examiné l'article 5 à ses 9e, 10e et 13e séances, les 14 et 15 mars 1978, et à ses 34e et 35e séances, le 28 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

49. Aux 9e et 10e séances, la Première Commission a examiné, sur la base des questions formulées par le Président (voir A/CONF.89/L.132 et 9e séance, par. 41), les principes découlant de cet article ainsi que les rapports entre ces principes et ceux qui découlent de l'article 6, de la variante de l'article 6 et de l'article 8. A la 13e séance, la Commission a décidé d'ajourner l'examen de cet article en attendant le résultat de consultations officieuses entre représentants et a constitué un Groupe consultatif composé des représentants de l'Argentine, de l'Equateur, des Etats-Unis d'Amérique, du Ghana, de l'Inde, du Mexique, de la Norvège, de l'Ouganda, des Pays-Bas, des Philippines, de la Pologne, du Royaume-Uni, de la Tchécoslovaquie et de

l'Union des Républiques socialistes soviétiques, et présidé par le Président de la Première Commission, d'aider le Président de la Première Commission à dégager une solution de compromis au sujet des questions connexes découlant des articles 5 et 6, de la variante de l'article 6 et de l'article 8.

50. A la 34e séance, le Président a présenté, pour examen, le texte suivant des paragraphes 1 à 4 de l'article 5, ainsi que les textes des paragraphes 1 et 3 de l'article 6, des paragraphes 1 et 2 de l'article 8 et des paragraphes 1 à 4 d'un nouvel article 26 (A/CONF.89/C.1/L.211/Corr.1).

"Article 5. – Fondement de la responsabilité

"1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pourraient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

"2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'une telle Convention, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

"3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

"4. *a*) Le chargeur est responsable :

"i) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires;

"ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires dans l'adoption de toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

"*b*) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément aux pratiques des transports maritimes, sur la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur ou d'un demandeur, selon le cas."

51. A la 34e séance, la Commission a adopté les paragraphes 1 à 4 de ce texte par 64 voix contre 3, avec 9 abstentions.

Paragraphe 1

52. A la 34e séance, les amendements de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.4), des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr.1), de la Pologne (A/CONF.89/C.1/L.60), du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78 et L.115), de l'Allemagne, République fédérale d', de la Belgique, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Italie, du Libéria, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, du Royaume-Uni et de la Suisse (A/CONF.89/C.1/L.112), de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.1/L.117), du Pérou (A/CONF.89/C.1/L.120), de Maurice (A/CONF.89/C.1/L.122), de l'Argentine (A/CONF.89/C.1/L.123) et de la Turquie (A/CONF.89/C.1/L.129) ont été retirés et le paragraphe 1 du texte soumis par le Président a été adopté.

Paragraphe 2

53. A la 34e séance, les amendements des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.58), de la Pologne (A/CONF.89/C.1/L.60), du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78), et de l'Algérie (A/CONF.89/C.1/L.124) ont été retirés et le paragraphe 2 du texte soumis par le Président a été adopté.

Paragraphe 3

54. A la 34e séance, les amendements du Japon (A/CONF.89/C.1/L.18), des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.58) et du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78) ont été retirés, et le paragraphe 3 du texte soumis par le Président a été adopté.

Variante du paragraphe 3

55. A la 34e séance, l'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78) a été retiré.

Paragraphe 4

56. A la 34e séance, les amendements des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.58), de l'Inde (A/CONF.89/C.1/L.61), du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78), de la Tchécoslovaquie (A/CONF.89/C.1/L.84), de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.97), de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.108), de Maurice (A/CONF.89/C.1/L.122) et de la Turquie (A/CONF.89/C.1/L.129) ont été retirés et le paragraphe 4 du texte présenté par le Président a été adopté.

Paragraphe 5

57. A la 34e séance, l'amendement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.1/L.117) a été rejeté, l'amendement de Maurice (A/CONF.89/C.1/L.122) a été retiré et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 6

58. A la 34e séance, les amendements de la Bulgarie (A/CONF.89/C.1/L.48), des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.58) et de Maurice (A/CONF.89/C.1/L.122) ont été retirés, l'amendement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.1/L.117) a été rejeté par 32 voix contre 11, avec 21 abstentions, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 7

59. A la 35e séance, l'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78) a été retiré, l'amendement

de l'Argentine (A/CONF.89/C.1/L.123) a été rejeté par 35 voix contre 14, avec 9 abstentions, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe supplémentaire proposé pour l'article 5

60. A la 35e séance, les amendements des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.58/Corr.1), du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78), de la Yougoslavie (A/CONF.89/C.1/L.110 et L.160), de l'Allemagne, République fédérale d', de la Belgique, de l'Irlande, de l'Italie, du Libéria, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, du Royaume-Uni et de la Suisse (A/CONF.89/C.1/L.113), de la Bulgarie (A/CONF.89/C.1/L.116) et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.1/L.118) ont été retirés. L'amendement des Etats-Unis d'Amérique et de Singapour (A/CONF.89/C.1/L.126) a été rejeté. L'amendement des Pays-Bas (A/CONF.89/C.1/L.95) a été adopté en tant que nouveau paragraphe 8 de l'article 5.

ARTICLE 6

A. – Texte de la CNUDCI

61. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"*Article 6. – Limites de la responsabilité*

"1. *a*) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) unités de compte par colis ou par unité de chargement ou (...) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

"*b*) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison, conformément aux dispositions de l'article 5, n'excédera pas le [...] fret [payable pour les marchandises ayant subi le retard] [payable en vertu du contrat de transport].

"*c*) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

"2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

"*a*) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

"*b*) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

"3. Par unité de compte, on entend...

"4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1."

B. – Amendements

62. Des amendements à l'article 6 ont été présentés par la Grèce, les Etats-Unis, le Royaume-Uni, la Tchécoslovaquie, Maurice, le Danemark, les Etats-Unis, la Finlande, l'Inde, la Norvège et la Suède, l'Allemagne, République fédérale d', le Danemark, les Etats-Unis, la Finlande, la Norvège, les Pays-Bas et la Suède, et l'Algérie.

63. Ces amendements tendaient à :

Ensemble de l'article

Grèce (A/CONF.89/C.1/L.5) :

Adopter cet article et non la variante pour fixer les limites de la responsabilité.

[Retiré; voir le paragraphe 68 ci-après.]

Paragraphe 1

a) *Etats-Unis* (A/CONF.89/C.1/L.72) :

Modifier l'alinéa *b* de ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"La responsabilité du transporteur en cas de préjudice résultant du retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excédera pas _____ [l'unité applicable] multiplié par le nombre de jours de retard [une limite fondée sur un nombre d'unités déterminé qui pourrait correspondre à un retard maximum ou être calculée d'après la valeur du fret]."

[Retiré; voir le paragraphe 69 ci-après.]

b) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.78) :

Supprimer les alinéas *b* et *c* de ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 69 ci-après.]

c) *Tchécoslovaquie* (A/CONF.89/C.1/L.85) :

Si l'article 6 est accepté pour fixer les limites de la responsabilité, exprimer par un multiple du fret la limite de la responsabilité en cas de retard prévue à l'alinéa *b* de ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 69 ci-après.]

d) *Maurice* (A/CONF.89/C.1/L.127) :

Insérer les mots "ou en rapport avec les marchandises" après les mots "dommage aux marchandises".

[Retiré; voir le paragraphe 69 ci-après.]

Paragraphe 2

Danemark, Etats-Unis, Finlande, Inde, Norvège et *Suède* (A/CONF.89/C.1/L.138) :

Modifier la première phrase de l'alinéa *a* pour qu'elle se lise comme suit :

"*a*) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement,

s'il en est émis un, ou dans le cas contraire dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport, comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité."

[Adopté; voir le paragraphe 70 ci-après.]

Paragraphe 3

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.5) :

Examiner l'utilité d'ajouter une disposition afin de déterminer le moment auquel l'unité de compte adoptée dans la convention sera convertie en monnaie nationale.

[Retiré; voir le paragraphe 71 ci-après.]

b) *Allemagne, République fédérale d', Danemark, Etats-Unis, Finlande, Norvège, Pays-Bas* et *Suède* (A/CONF.89/C.1/L.114) :

Adopter le texte suivant :

"1. L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat partie.

"2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature [sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation] ou au moment de la ratification, [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à :

"... ____ unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou ____ unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises]*.

"3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

"4. Les calculs mentionnés à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature [sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation], ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article — , et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

[Retiré; voir le paragraphe 77 ci-après.]

Paragraphe 4

a) *Algérie* (A/CONF.89/C.1/L.125) :

Ajouter les mots suivants à la fin de ce paragraphe :

"sans que cela se traduise par une augmentation des taux de fret."

[Retiré; voir le paragraphe 72 ci-après.]

b) *Maurice* (A/CONF.89/C.1/L.127) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"Cependant, si la valeur des marchandises a été déclarée dans le connaissement avant l'expédition et acceptée telle quelle par le transporteur comme base de sa responsabilité, l'étendue de sa responsabilité sera déterminée par cette valeur. Une telle déclaration constituera une présomption sauf preuve contraire, et ne liera pas le transporteur qui pourra la contester."

[Retiré; voir le paragraphe 72 ci-après.]

c) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.203) :

Ajouter la phrase suivante à la fin de ce paragraphe :

"La mention dans le connaissement de la valeur des marchandises telle qu'elle est déclarée par le chargeur constitue la fixation d'une telle limite en ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour les pertes ou dommages subis par les marchandises dans la mesure où la déclaration du chargeur représente la valeur réelle des marchandises."

[Retiré; voir le paragraphe 72 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

64. La Première Commission a examiné l'article 6 à sa 13e séance, tenue le 16 mars 1978, et à ses 34e et 35e séances, tenue le 28 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

65. A sa 13e séance, la Commission a examiné, sur la base des questions formulées par le Président (voir A/CONF.89/L.132 ci-après et 9e séance, par.41), les questions de principe posées par cet article et le rapport existant entre ces questions et celles qui découlent de l'article 5, de la variante de l'article 6 et de l'article 8. A la même séance, la Commission a décidé d'ajourner l'examen de cet article pour permettre aux représentants de procéder à des consultations officieuses, et elle a créé un groupe consultatif composé des représentants de l'Argentine, de l'Equateur, des Etats-Unis d'Amérique, du Ghana, de l'Inde, du Mexique, de la Norvège, de

"* Cet alinéa est entre crochets parce que quelques pays ne sont pas partisans d'une limitation par colis ou par unité de chargement."

l'Ouganda, des Pays-Bas, des Philippines, de la Pologne, du Royaume-Uni, de la Tchécoslovaquie et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, pour aider le Président de la Première Commission à dégager une solution de compromis aux problèmes connexes posés par les articles 5 et 6, la variante de l'article 6 et l'article 8.

66. A la 34e séance, le Président a soumis à la Commission, pour examen, le texte ci-après des paragraphes 1 et 3 de l'article 6, ainsi que le texte des paragraphes 1 à 4 de l'article 5, des paragraphes 1 et 2 de l'article 8, et des paragraphes 1 à 4 du nouvel article 26 (A/CONF.89/C.1/211) :

"*Article 6. – Limites de la responsabilité*

"1. *a*) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, conformément aux dispositions de l'article 5, est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou par unité de chargement ou 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

"*b*) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à un montant équivalant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport des marchandises par mer.

"*c*) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

"3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte mentionnée à l'article 26."

67. A la 34e séance, la Commission a adopté les paragraphes 1 et 3 de ce texte soumis par le Président par 64 voix contre 3, avec 9 abstentions.

Ensemble de l'article

68. A la 34e séance, l'amendement de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.5) a été retiré.

Paragraphe 1

69. A la 34e séance, les amendements des Etats-Unis (A/CONF.89/C.2/L.72), du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78), de la Tchécoslovaquie (A/CONF.89/C.1/L.85) et de Maurice (A/CONF.89/C.1/L.127) ont été retirés, et le paragraphe 1 du texte soumis par le Président a été adopté.

Paragraphe 2

70. A la 35e séance, l'amendement présenté par le Danemark, les Etats-Unis, la Finlande, l'Inde, la Norvège et la Suède (A/CONF.89/C.1/L.138) a été adopté, et le texte de la CNUDCI a été adopté avec cet amendement.

Paragraphe 3

71. A la 34e séance, l'amendement présenté par la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.5) et l'amendement présenté par l'Allemagne, République fédérale d', le Danemark, les Etats-Unis d'Amérique, la Finlande, la Norvège, les Pays-Bas et la Suède (A/CONF.89/C.1/L.114) ont été retirés, et le paragraphe 3 du texte soumis par le Président a été adopté.

Paragraphe 4

72. A la 35e séance, les amendements de l'Algérie (A/CONF.89/C.1/L.125), de Maurice (A/CONF.89/C.1/L.127) et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.1/L.203) ont été retirés, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

VARIANTE DE L'ARTICLE 6

A. – Texte de la CNUDCI

73. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"*Variante de l'article 6. – Limites de la responsabilité*

"1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.

"2. Par unité de compte, on entend...

"3. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue au paragraphe 1."

B. – Amendements

74. La variante de l'article 6 a fait l'objet d'amendements présentés par la Grèce, la République démocratique allemande et l'Ouganda.

75. Ces amendements étaient les suivants :

Ensemble de l'article

Grèce (A/CONF.89/C.1/L.5) :

Si c'est cette variante de l'article 6, et non l'article 6, qui est retenue, pour déterminer les limites de la responsabilité, ajouter le texte ci-après à la fin du paragraphe 1 : "sauf dans le cas de marchandises transportées en vrac où la limite de responsabilité du transporteur sera ramenée à la moitié de ladite somme".

[Retiré; voir le paragraphe 79 ci-après.]

Ensemble de l'article et paragraphe 1

République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.89) :

Adopter cette variante de l'article à condition :

a) De supprimer les mots "ou livrées tardivement" à la fin de ce paragraphe.

b) De compléter cette variante de l'article par les alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 du texte de l'article 6.

c) De remanier l'alinéa *b* du paragraphe pour qu'il se lise comme suit : "La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison, conformément aux dispositions de l'article 5, n'excédera pas le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard."

[Retiré; voir le paragraphe 79 ci-après.]

Paragraphe 3

Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.119) :

Remanier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit, pour ce qui est de la version anglaise :

"Le transporteur et le chargeur peuvent convenir d'une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue au paragraphe 1."

[Retiré; voir le paragraphe 79 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

76. La Première Commission a examiné la variante de l'article 6 à sa 13e séance, le 16 mars 1978, et à sa 34e séance, le 28 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

77. A sa 13e séance, la Commission, sur la base des questions formulées par le Président, a examiné les principes posés par cet article et le rapport existant entre ces principes et ceux qui découlent des articles 5, 6 et 8. A sa 13e séance, elle a décidé d'ajourner l'examen de cet article jusqu'à ce que des consultations officieuses aient eu lieu entre représentants et créé un groupe consultatif, composé des représentants des pays suivants : Argentine, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, Ghana, Inde, Mexique, Norvège, Ouganda, Pays-Bas, Philippines, Pologne, Royaume-Uni, Tchécoslovaquie et Union des Républiques socialistes soviétiques. Le groupe était chargé d'aider le Président de la Première Commission à dégager une solution de compromis aux problèmes interdépendants découlant des articles 5 et 6 de la variante de l'article 6 et de l'article 8.

78. A la 34e séance, le Président a présenté un texte pour les paragraphes 1 et 3 de l'article 6; la Commission a adopté comme article 6 le texte de ces paragraphes avec le paragraphe 2 du texte de l'article 6 proposé par la CNUDCI tel que modifié, ainsi que le texte du paragraphe 4 de l'article 6 proposé par la CNUDCI.

79. A la 34e séance, les amendements de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.5), de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.119) et de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.89) ont été retirés.

ARTICLE 7

A. – Texte de la CNUDCI

80. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"*Article 7. – Recours judiciaires*

"1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises visées par le contrat de transport, ou un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement.

"2. Si une telle action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

"3. Le total des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne peut dépasser la limite de responsabilité prévue par la présente Convention."

B. – Amendements

81. Des amendements à l'article 7 ont été présentés par Maurice et les Etats-Unis d'Amérique.

82. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

Maurice (A/CONF.89/C.1/L.135) :

Modifier ce paragraphe comme suit :

"Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises ou en rapport avec les marchandises visées par le contrat de transport, ou un retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement."

[Retiré; voir le paragraphe 84 ci-après.]

Paragraphe 3

Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.59) :

Au début du paragraphe, ajouter les mots "Sous réserve des dispositions de l'article 8".

[Cet amendement a été renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 86 ci-après.]

C. — Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

83. La Première Commission a examiné l'article 7 à ses 14e et 34e séances tenues les 16 et 28 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

84. A la 34e séance, l'amendement mauricien (A/CONF.89/C.1/L.135) a été retiré et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

85. A la 14e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

86. A la 14e séance, l'amendement des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.59) a été renvoyé au Comité de rédaction, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

ARTICLE 8

A. — Texte de la CNUDCI

87. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 8. – Déchéance du droit de limiter la responsabilité

"1. Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement, qu'il s'agisse d'un acte ou d'une omission :

"*a*) Du transporteur lui-même; ou

"*b*) D'un employé du transporteur, autre que le capitaine et les membres de l'équipage, assumant, dans l'exercice de ses attributions, des fonctions de commandement pour la phase du transport au cours de laquelle cet acte ou cette omission a été commis; ou

"*c*) D'un employé du transporteur, y compris le capitaine ou un membre de l'équipage, alors qu'il manipulait les marchandises ou s'en occupait dans l'exercice de ses attributions.

"2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne pourra se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, les dommages ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ces dommages ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ces dommages ou ce retard en résulteraient probablement."

B. — Amendements

88. Des amendements à l'article 8 ont été présentés par les Etats-Unis, la Grèce, le Japon, et l'Ouganda.

89. Ces amendements étaient les suivants :

Ensemble de l'article

Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.62) :

Supprimer cet article.

[Retiré; voir le paragraphe 94 ci-après.]

Paragraphe 1

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.6) :

Supprimer les alinéas *b* et *c* de ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 95 ci-après.]

b) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.19) :

Insérer les mots "par lui" entre le mot "commis" et le mot "soit" et supprimer le membre de phrase "qu'il s'agisse d'un acte ou d'une omission" et les alinéas *a*, *b* et *c*.

[Retiré; voir le paragraphe 95 ci-après.]

c) *Etats-Unis* (A/CONF.89/C.1/L.140) :

Modifier comme suit le début du paragraphe 1 :

"...s'il est prouvé que la perte ou le dommage (y compris la perte ou le dommage dus au retard) résultent d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérairement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulteraient probablement..."

[Retiré; voir le paragraphe 95 ci-après.]

d) *Ouganda* (A/CONF.89/C.1/L.141) :

Supprimer les mots "...dans l'exercice de ses attributions" figurant aux alinéas *b* et *c* de ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 95 ci-après.]

C. — Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

90. La Première Commission a examiné l'article 8 à ses 12e et 13e séances, les 15 et 16 mars 1978, et à sa 34e séance, le 28 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

91. A ses 12e et 13e séances, la Commission a examiné, sur la base des questions formulées par le Président (voir A/CONF.89/L.132 ci-après et 9e séance, par. 41), les principes découlant de cet article et leur rapport avec ceux découlant des articles 5 et 6 et de la variante de l'article 6. A la 13e séance, la Commission a décidé d'ajourner l'examen de cet article pour permettre aux représentants de procéder à des consultations officieuses et a constitué un groupe consultatif, composé des représentants de l'Argentine, de l'Equateur, des Etats-Unis d'Amérique, du Ghana, de l'Inde, du Mexique, de la Norvège, de l'Ouganda, des Pays-Bas, des Philippines, de la Pologne, du Royaume-Uni, de la Tchécoslovaquie et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, chargé d'aider le Président de la Première Commission à formuler une solution de compromis concernant les questions connexes découlant des articles 5 et 6 de la variante de l'article 6 et de l'article 8.

92. A la 34e séance, le Président a présenté le projet d'article 8 ci-après pour examen, en même temps que le texte des paragraphes 1 à 4 de l'article 5, des paragraphes 1 et 3 de l'article 6, et d'un nouvel article 26 (A/CONF.89/C.1/L.211).

"Article 8. – Déchéance du droit de limiter la responsabilité

"1. Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du

transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

"2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement."

93. A la 34e séance, la Commission a adopté le projet d'article 8 présenté par le Président par 64 voix contre 3, avec 9 abstentions.

Ensemble de l'article

94. A la 34e séance, l'amendement des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.62) a été retiré.

Paragraphe 1

95. A la 34e séance, les amendements de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.6), du Japon (A/CONF.89/C.1/L.19), des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.140) et de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.141) ont été retirés, et le texte présenté par le Président a été adopté.

Paragraphe 2

96. A la 34e séance, le paragraphe 2 du texte présenté par le Président a été adopté.

ARTICLE 9

A. – Texte de la CNUDCI

97. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"*Article 9. – Chargement en pontée*

"1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages particuliers à ce commerce ou s'il est exigé par les règlements en vigueur.

"2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu; toutefois, le transporteur n'a pas le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.

"3 Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée, contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, le transporteur est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, de toute perte ou dommage aux marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résulte uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions des articles 6 ou 8, suivant le cas.

"4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8."

B. – Amendements

98. Des amendements à l'article 9 ont été présentés par la France, les Etats-Unis d'Amérique, le Canada, l'Autriche, la Grèce, et le Japon.

99. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

France (A/CONF.89/C.1/L.50) :

Ajouter à la fin du paragraphe : "L'accord du chargeur sera supposé donné en cas de chargement en conteneurs."

[Retiré; voir le paragraphe 101 ci-après.]

Paragraphe 2

a) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.63) :

Ajouter les mots "de manière apparente" après "en fera mention" et, dans la deuxième phrase, les mots "et à titre onéreux" après "de bonne foi".

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 102 ci-après.]

b) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.149)

Modifier comme suit le texte du paragraphe :

"... le transporteur en fera expressément mention au connaissement, ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport, lors de son émission".

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 102 ci-après.]

c) *Autriche* (A/CONF.89/C.1/L.98) :

Supprimer la deuxième phrase de ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 102 ci-après.]

Nouveaux paragraphes proposés pour l'article 9

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.7) :

Ce nouveau paragraphe prévoyait que le transporteur ne serait pas responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises lorsque celles-ci ont été transportées en pontée, selon une variante, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article ou, selon une autre variante, conformément à un accord avec le chargeur.

[Retiré en faveur de l'amendement proposé par le Japon (A/CONF.89/C.1/L.20); voir le paragraphe 105 ci-après.]

b) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.20) :

Ajouter le paragraphe ci-après :

"Lorsque les marchandises sont transportées en pontée conformément au paragraphe 1, le transporteur est dégagé de toute responsabilité pour les pertes, dommages ou retards à la livraison qui résulteraient des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur prouve que, dans les circonstances de l'espèce, la perte, les dommages ou le retard à la livraison peuvent être attribués à ces risques, le préjudice est réputé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit établi qu'il est en totalité ou en partie imputable à une faute ou à une négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires."

[Rejeté; voir le paragraphe 105 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

100. La Première Commission a examiné l'article 9 à ses 14e et 15e séances, le 16 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

101. A la 14e séance, l'amendement de la France (A/CONF.89/C.1/L.50) a été retiré et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

102. A la 14e séance, l'amendement des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.63) a été renvoyé au Comité de rédaction. A la 15e séance, l'amendement de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.98) a été retiré, l'amendement du Canada (A/CONF.89/C.1/L.149) a été renvoyé au Comité de rédaction, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

103. A la 15e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 4

104. A la 15e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Nouveaux paragraphes proposés

105. A la 15e séance, la proposition de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.7) a été retirée en faveur de la proposition du Japon (A/CONF.89/C.1/L.20) et cette dernière proposition a été rejetée par 48 voix contre 10, avec 5 abstentions.

ARTICLE 10

A. – Texte de la CNUDCI

106. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 10. – Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

"1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions commis par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions.

"2. Le transporteur substitué est responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué.

"3. Tout accord particulier imposant au transporteur des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou toute renonciation à des droits conférés par la présente Convention est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit. Que le transporteur substitué accepte ou non ces obligations ou ces renonciations, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

"4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

"5. Le total des montants recouvrables auprès du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites prévues dans la présente Convention.

"6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur et le transporteur substitué."

B. – Amendements

107. Des amendements à l'article 10 ont été présentés par l'Inde, puis par l'Inde avec le Kenya et la Sierra Leone, le Japon, les Etats-Unis d'Amérique, et l'Australie.

108. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) *Inde* (A/CONF.89/C.1/L.143) :

Ajouter la phrase suivante après la première phrase de ce paragraphe :

"Dans ce cas, le transporteur conclut le contrat avec le transporteur substitué dans des conditions conformes au contrat de transport conclu avec le chargeur et à la présente Convention."

[Rejeté; voir le paragraphe 110 ci-après.]

b) *Inde, Kenya* et *Sierra Leone* (A/CONF.89/C.1/L.154) :

Ajouter la phrase suivante après la dernière phrase du paragraphe :

"Le transporteur substitué est réputé partie au contrat de transport entre le transporteur et le chargeur pour ce qui concerne sa participation à l'exécution de ce contrat."

[Rejeté; voir le paragraphe 110 ci-après.]

Paragraphe 2

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.21) :

A la fin de la première phrase de ce paragraphe, ajouter les mots "comme s'il était le transporteur".

[Rejeté; voir le paragraphe 111 ci-après.]

b) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.64) :

Après la première phrase de ce paragraphe, ajouter une deuxième phrase ainsi conçue :

"Les dispositions de la présente Convention relatives aux moyens de défense et aux limites de la responsabilité du transporteur sont également applicables au transporteur substitué pour le transport par lui effectué."

[Retiré; voir le paragraphe 111 ci-après.]

c) *Australie* (A/CONF.89/C.1/L.142) :

Remplacer les mots "par lui effectué" par les mots "qui lui a été confié".

[Rejeté; voir le paragraphe 111 ci-après.]

Paragraphe 5

Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.64) :

Si l'article 8 n'est pas supprimé, ajouter les mots "Sans préjudice des dispositions de l'article 8" au début de ce paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 114 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

109. La Première Commission a examiné l'article 10 à ses 15e, 16e et 17e séances, les 16 et 17 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

110. A la 17e séance, l'amendement de l'Inde (A/CONF.89/C.1/L.143), ainsi que l'amendement de l'Inde, du Kenya et de la Sierra Leone (A/CONF.89/C.1/L.154) ont été rejetés, et le texte du paragraphe 1 établi par la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

111. A la 15e séance, l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.21) a été rejeté. A la 16e séance, l'amendement des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.64) a été retiré, l'amendement de l'Australie (A/CONF.89/C.1/L.142) a été rejeté par 30 voix contre 22, avec 7 abstentions, et le texte établi par la CNUDCI pour le paragraphe 2 a été adopté.

Paragraphe 3

112. A la 16e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 4

113. A la 16e séance, la Commission a ajourné sa décision sur ce paragraphe jusqu'à ce qu'elle se soit prononcée sur l'article 5. A la 35e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 5

114. A la 16e séance, l'amendement des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.64) a été rejeté et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 6

115. A la 16e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

ARTICLE 11

A. – Texte de la CNUDCI

116. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"*Article 11. – Transport par transporteurs successifs*

"1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que des marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison ont été causés par cet événement.

"2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de toute perte, dommage ou retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde."

B. – Amendements

117. Des amendements à l'article 11 ont été présentés par la République démocratique allemande, le Canada, la Grèce, le Japon, les Etats-Unis d'Amérique, la France et l'Argentine.

118. Ces amendements étaient les suivants :

Ensemble de l'article

a) *République démocratique allemande* (A/CONF.89/C.2/L.90) :

Supprimer cet article ou le remanier comme suit :

"1. Lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel

s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, le transporteur et le transporteur substitué sont conjointement et solidairement responsables de toute perte ou de tout dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous leur garde.

"2. Les dispositions du paragraphe 1 sont sans préjudice de tout droit de recours du transporteur contre le transporteur substitué et vice versa.

"3. Si des connaissements locaux sont émis, ceux-ci doivent préciser que les marchandises sont transportées en vertu d'un connaissement direct."

[Rejeté pour ce qui est de la suppression; voir le paragraphe 120 ci-après.]

b) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.148) :

Supprimer cet article.

[Rejeté; voir le paragraphe 120 ci-après.]

Paragraphe 1

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.8) :

Supprimer le mot "dénommée" et préciser que dans ce paragraphe l'expression "transport par transporteurs successifs" ne concerne que le transport par mer et ne s'applique pas aux phases terrestres du transport.

[Rejeté pour ce qui est de la suppression du mot "dénommée", et renvoyé au Comité de rédaction pour ce qui est du reste de l'amendement; voir le paragraphe 123 ci-après.]

b) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.22) :

Supprimer le mot "dénommée".

[Rejeté; voir le paragraphe 123 ci-après.]

c) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.65) :

Modifier la première phrase du paragraphe comme suit :

"Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport, à condition qu'une action puisse être intentée contre le transporteur substitué conformément aux dispositions de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison ont été causés par cet événement."

[Adopté; voir le paragraphe 123 ci-après.]

d) *France* (A/CONF.89/C.1/L.79) :

Supprimer le membre de phrase suivant :

"... il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Le transporteur..."

et remplacer par le texte suivant :

"... il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde de ce transporteur dénommé pendant la partie de transport exécutée par celui-ci. Le transporteur..."

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 123 ci-après.]

e) *Argentine* (A/CONF.89/C.1/L.130 et Corr.1) :

Adopter l'une ou l'autre des variantes suivantes :

a) Ajouter, entre les mots "transporteur" et "il peut également", le membre de phrase suivant :

"et que le transporteur n'émet pas un connaissement direct", ou

b) Supprimer le paragraphe 1 de l'article 11 et ajouter au début du paragraphe 2 :

"Lorsqu'un connaissement direct a été émis..."

Dans les deux cas, ajouter, après le paragraphe qui porte actuellement le numéro 2, un paragraphe final ainsi libellé :

"Outre le transporteur et le transporteur substitué, la personne qui délivre les marchandises est également responsable, sans préjudice des actions récursoires contre celui qui avait la garde des marchandises ou qui effectuait la partie correspondante du transport lorsque s'est produit l'événement générateur de responsabilité. Le transporteur et la personne qui délivre les marchandises seront responsables conjointement et solidairement."

[Retiré, étant entendu que la proposition serait présentée en plénière; voir le paragraphe 123 ci-après.]

Paragraphe 2

a) *France* (A/CONF.89/C.1/L.79) :

Supprimer le texte actuel de ce paragraphe et le remplacer par le texte suivant :

"Le transporteur dénommé qui exécute une partie déterminée du transport dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article est responsable dans les mêmes conditions qu'un transporteur substitué, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10."

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 124 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

119. La Première Commission a examiné l'article 11 à ses 16e, 17e et 32e séances, tenues les 16, 17 et 27 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

120. A la 17e séance, l'amendement de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.90), dans la mesure où il tendait à supprimer cet article, et l'amendement du Canada (A/CONF.89/C.1/L.148) ont été tous deux rejetés par 36 voix contre 18, avec 8 abstentions. La Commission a décidé de renvoyer,

pour examen, les autres amendements à un groupe de travail spécial composé des représentants de l'Argentine, de la Bulgarie, du Canada, des Etats-Unis d'Amérique, de la France, de la Grèce, de l'Indonésie, de l'Ouganda, des Philippines, de la Pologne, de la République démocratique allemande et de la Suède. Le groupe de travail spécial a présenté le texte suivant (A/CONF.89/C.1/L.186) :

"1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur, tout en demeurant responsable de la bonne exécution de cette partie du transport, n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant ladite partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison ont été causés par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué.

"2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de toute perte, dommage ou retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

"3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

"NOTE :

"Certains membres du groupe de travail désirent appeler l'attention de la Première Commission sur le fait que l'on pourrait avantageusement remanier les articles 10 et 11 et les réunir en un seul article, comme suit :

"Par. 1 = Article 10 (1)

"Par. 2 = Article 11 (1) remanié

"Par. 3 à 7 = Article 10 (2) à (6)

"Supprimer l'article 11."

121. L'amendement ci-après a été présenté au texte du groupe de travail spécial :

Canada (A/CONF.89/C.1/L.191) :

Modifier comme suit la deuxième phrase de ce texte :

"Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu de l'alinéa *c* du paragraphe 1 ou du paragraphe 2 de l'article 21."

122. A la 32e séance, la Commission a rejeté le texte du groupe de travail spécial (A/CONF.89/C.1/L.186) par 28 voix contre 21, avec 16 abstentions. L'amendement du Canada (A/CONF.89/C.1/L.191) a été en conséquence retiré.

Paragraphe 1

123. A la 32e séance, la Commission a rejeté l'amendement de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.8) tendant à supprimer le mot "dénommée" et a renvoyé le reste de l'amendement au Comité de rédaction. La Commission a rejeté l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.22) et a adopté l'amendement des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.65) par 43 voix contre 17, avec 6 abstentions. L'amendement de la France (A/CONF.89/C.1/L.79) a été renvoyé au Comité de rédaction. L'amendement de l'Argentine (A/CONF.89/C.1/L.130 et Corr.1) a été retiré, étant entendu qu'il serait présenté à la Conférence plénière. Le texte de la CNUDCI, avec l'amendement des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.65), a été adopté.

Paragraphe 2

124. L'amendement de la France (A/CONF.89/C.1/L.79) a été renvoyé au Comité de rédaction, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

ARTICLE 12

A. – TEXTE DE LA CNUDCI

125. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 12. – Règle générale

"Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué, ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ces pertes ou dommages à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence."

B. – AMENDEMENTS

126. Des amendements à l'article 12 ont été proposés par la Grèce, la République démocratique allemande, l'Union des Républiques socialistes soviétiques, et le Japon.

127. Ces amendements tendaient à :

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.9) :

Ajouter au début de l'article les mots "Sans préjudice des obligations du chargeur en vertu du contrat" ou "Sans préjudice des droits du transporteur en vertu du contrat".

[Retiré; voir le paragraphe 129 ci-après.]

b) *République démocratique allemande* (A/CONF.89/C.1/L.91) :

Remanier cet article comme suit :

"Le chargeur est responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué, si ce préjudice ou ces dommages résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires."

[Retiré; voir le paragraphe 129 ci-après.]

c) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.153) :

Modifier l'article comme suit :

"Le chargeur est responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué, ou des dommages subis par le navire, si ce préjudice ou ces dommages sont imputables à une faute ou négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur sont également responsables de ces pertes ou dommages s'ils sont imputables à une faute ou négligence de leur part."

[Retiré; voir le paragraphe 129 ci-après.]

Proposition tendant à ajouter un nouveau paragraphe à l'article 12

Japon (A/CONF.89/C.1/L.32) :

Ajouter le paragraphe suivant :

"Si le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises dans un délai raisonnable après que leur arrivée lui a été notifiée, le chargeur donne au transporteur, sur demande de ce dernier, les instructions voulues quant au sort à réserver aux marchandises. Si de telles instructions n'ont pas été données par le chargeur dans un délai raisonnable, le transporteur peut vendre les marchandises ou en disposer de toute autre manière et le chargeur ou le destinataire, selon le cas, est responsable des pertes, dommages ou frais encourus par le transporteur du fait que le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises dans un délai raisonnable."

[Retiré; voir le paragraphe 129 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

128. La Première Commission a examiné l'article 12 à sa 17e séance, tenue le 17 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

129. A la 17e séance, tous les amendements se rapportant à cet article, y compris la proposition tendant à insérer un nouveau paragraphe (A/CONF.89/C.1/L.23), ont été retirés et le texte proposé par la CNUDCI a été adopté.

ARTICLE 13

A. – Texte de la CNUDCI

130. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 13. – Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

"1. Le chargeur appose d'une manière appropriée sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses.

"2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer, selon le cas, le transporteur ou le transporteur substitué du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur n'exécute pas cette obligation, et si ce transporteur ou ce transporteur substitué n'a pas autrement connaissance du caractère dangereux des marchandises :

"*a*) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant du chargement desdites marchandises; et

"*b*) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité.

"3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

"4. Dans les cas où les dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent être invoquées, si les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable en application des dispositions de l'article 5."

B. – Amendements

131. Des amendements à l'article 13 ont été proposés par la Tunisie, l'Autriche, la Bulgarie, la Yougoslavie, Maurice, le Royaume-Uni, l'Autriche, le Brésil et la France.

132. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.141) :

Remanier le paragraphe comme suit :

"Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses, d'une manière conforme aux règlements en vigueur et aux usages particuliers au mode de transport de ce type de marchandises, une marque ou étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses."

[Rejeté; voir le paragraphe 134 ci-après.]

b) *Autriche* (A/CONF.89/C.1/L.99) :

Supprimer ce paragraphe.

[Retiré, en faveur de la proposition de la Tunisie; voir le paragraphe 134 ci-après.]

Paragraphe 2

a) *Bulgarie* (A/CONF.89/C.1/L.106) :

Supprimer les mots "si besoin est".

[Rejeté; voir le paragraphe 135 ci-après.]

b) *Yougoslavie* (A/CONF.89/C.1/L.111) :

Supprimer les mots "si besoin est" et les virgules entre lesquelles ils sont placés.

[Rejeté; voir le paragraphe 135 ci-après.]

c) *Maurice* (A/CONF.89/C.1/L.128) :

Donner une définition des "marchandises dangereuses" ou faire référence aux normes internationales existant en ce qui concerne les marchandises dangereuses, comme suit :

"Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer, selon le cas, le transporteur ou le transporteur substitué du caractère dangereux des marchandises, à savoir en se référant aux normes internationales en vigueur..."

[Retiré; voir le paragraphe 135 ci-après.]

d) *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord* (A/CONF.89/C.1/L.147) :

Supprimer les mots après "n'exécute pas cette obligation" et, à l'alinéa *a* du paragraphe 2, remplacer les mots "du préjudice résultant du chargement desdites marchandises" par "du préjudice qui survient alors que l'un ou l'autre a la garde desdites marchandises".

[Rejeté; voir le paragraphe 135 ci-après.]

e) *Autriche* (A/CONF.89/C.1/L.157) :

Modifier le paragraphe comme suit :

"Le chargeur est tenu d'informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, d'indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

"*a*) Le chargeur est responsable envers le transporteur de tout préjudice résultant du chargement desdites marchandises; et

"*b*) [Comme dans le texte actuel.]."

[Rejeté; voir le paragraphe 135 ci-après.]

f) *Brésil* (A/CONF.89/C.1/L.166) :

Supprimer la dernière phrase du paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 135 ci-après.]

Paragraphe 3

a) *Yougoslavie* (A/CONF.89/C.1/L.111) :

Supprimer, à la fin de la disposition, le membre de phrase "en sachant qu'elles étaient dangereuses" et le remplacer par "en ayant connaissance de leur caractère dangereux et des conséquences pouvant en découler".

[Retiré; voir le paragraphe 136 ci-après.]

b) *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord* (A/CONF.89/C.1/L.147) :

Remanier le paragraphe comme suit :

"Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent être invoquées par une personne qui, quand elle prend en charge les marchandises, sait effectivement qu'elles sont dangereuses."

[Rejeté; voir le paragraphe 136 ci-après.]

c) *Brésil* (A/CONF.89/C.1/L.166) :

Remanier le paragraphe comme suit :

"3. Si le chargeur n'exécute pas l'une quelconque des obligations prévues au paragraphe 1 ou 2, et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas autrement connaissance du caractère dangereux des marchandises :

"*a*) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant du chargement desdites marchandises; et

"*b*) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu de verser une indemnité."

[Rejeté; voir le paragraphe 136 ci-après.]

Paragraphe 4

a) *France* (A/CONF.89/C.1/L.80) :

Remanier le début du paragraphe comme suit :

"Dans les cas où ces marchandises ont été embarquées en connaissance de cause et avec le consentement du transporteur, si ces marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger..."

[Retiré; voir le paragraphe 137 ci-après.]

b) *Bulgarie* (A/CONF.89/C.1/L.106) :

Supprimer les mots "selon ce qu'exigent les circonstances".

[Rejeté; voir le paragraphe 137 ci-après.]

c) *Brésil* (A/CONF.89/C.1/L.166) :

Remplacer les mots "alinéa *b* du paragraphe 2" par les mots "alinéa *b* du paragraphe 3".

[Rejeté; voir le paragraphe 137 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

133. La Première Commission a examiné l'article 13 à ses 17e, 18e, 19e et 25e séances, les 17, 20 et 23 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

134. A la 17e séance, l'amendement de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.99) a été retiré en faveur de l'amendement de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.41). A la 18e séance, l'amendement de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.41) a été rejeté, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

135. A la 18e séance, l'amendement de Maurice (A/CONF.89/C.1/L.128) a été retiré et les amendements de la Bulgarie (A/CONF.89/C.1/L.106), de la Yougoslavie (A/CONF.89/C.1/L.111) et du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.147) ont été rejetés. A la 19e séance, les amendements de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.157) et du Brésil (A/CONF.89/C.1/L.166) ont été rejetés, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

136. A la 19e séance, l'amendement de la Yougoslavie (A/CONF.89/C.1/L.111) a été retiré, les amende-

ments du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.147) et du Brésil (A/CONF.89/C.1/L.166) ont été rejetés. A la 25e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 4

137. A la 19e séance, l'amendement de la France (A/CONF.89/C.1/L.80) a été retiré, les amendements de la Bulgarie (A/CONF.89/C.1/L.106) et du Brésil (A/CONF.89/C.1/L.166) ont été rejetés, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

ARTICLE 14

A. – Texte de la CNUDCI

138. Le texte adopté par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 14. – Emission du connaissement

"1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissement.

"2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

"3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis."

B. – Amendements

139. Des amendements à l'article 14 ont été présentés par le Canada, le Royaume-Uni, la Tunisie, les Etats-Unis d'Amérique, l'Autriche, et la Grèce.

140. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

Canada (A/CONF.89/C.1/L.158) et *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.162) :

Ajouter le mot "signé" après "connaissement".

[Rejeté; voir le paragraphe 142 ci-après.]

Paragraphe 2

a) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.42) :

Modifier le paragraphe comme suit pour qu'il se lise :

"Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire ou avec son autorisation est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur ainsi que pour le propriétaire du navire en tant que transporteur substitué."

[Rejeté; voir le paragraphe 143 ci-après.]

b) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.66)

Modifier le paragraphe comme suit :

"Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises ou pour son compte et avec son autorisation est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur ainsi que pour le compte du propriétaire du navire en tant que transporteur substitué."

[Rejeté; voir le paragraphe 143 ci-après.]

c) *Autriche* (A/CONF.89/C.1/L.100) :

Modifier la deuxième phrase du paragraphe comme suit :

"Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises ou l'agent portuaire est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur."

[Retiré; voir le paragraphe 143 ci-après.]

d) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.158) :

Remplacer le mot "signé" par "émis".

[Retiré; voir le paragraphe 143 ci-après.]

Paragraphe 3

Grèce (A/CONF.89/C.1/L.10) :

Supprimer les mots "si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis".

[Rejeté; voir le paragraphe 144 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

141. La Première Commission a examiné l'article 14 à ses 19e et 20e séances, le 20 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

142. A la 20e séance, l'amendement canadien (A/CONF.89/C.1/L.158) a été rejeté par 21 voix contre 10, avec 20 abstentions. L'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.162) a aussi été rejeté et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

143. A la 20e séance, les amendements des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.66), de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.100) et du Canada (A/CONF.89/C.1/L.158) ont été retirés, l'amendement de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.42) a été rejeté par 43 voix contre 3, avec 15 abstentions, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

144. A la 20e séance, l'amendement de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.10) a été rejeté et le texte de la CNUDCI a été adopté.

ARTICLE 15

A. – TEXTE DE LA CNUDCI

145. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 15. – Contenu du connaissement

"1. Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes :

"*a*) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimée, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

"*b*) L'état apparent des marchandises;

"*c*) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

"*d*) Le nom du chargeur;

"*e*) Le destinataire s'il est désigné par le chargeur;

"*f*) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

"*g*) Le port de déchargement en vertu du contrat de transport;

"*h*) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;

"*i*) Le lieu d'émission du connaissement;

"*j*) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;

"*k*) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par le destinataire;

"*l*) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23; et

"*m*) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée.

"2. Une fois que les marchandises sont à bord, si le chargeur le demande, le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit mentionner que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés, ainsi que la date ou les dates de chargement. Au cas où le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document formant titre concernant ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, restituer à celui-ci ce document en échange du connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié comporte tous les renseignements exigés pour un connaissement "embarqué".

"3. Le défaut d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois qu'il remplisse les conditions exigées au paragraphe 6 de l'article premier."

B. – AMENDEMENTS

146. Des amendements à l'article 15 ont été présentés par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le Japon, la Tunisie, l'Ouganda, Maurice, le Brésil, la République démocratique allemande, le Canada, l'Allemagne, République fédérale d', l'Autriche, le Venezuela, l'Inde et le Portugal.

147. Ces amendements étaient les suivants :

Ensemble du paragraphe 1

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (A/CONF.89/C.1/L.163) :

Modifier comme suit ce paragraphe :

"Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes :

"*a*) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

"*b*) Le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimée, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

"*c*) L'état apparent des marchandises;

"*d*) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

"*e*) Le nom et l'établissement principal du chargeur;

"*f*) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement; s'il en existe plusieurs; et

"*g*) Le lieu d'émission du connaissement."

[Retiré; toutefois, la phrase introductive du paragraphe proposé a été renvoyée au Comité de rédaction : voir les paragraphes 149 et 150 ci-après.]

Alinéa a du paragraphe 1

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.24)[1] :

Remplacer cet alinéa par les alinéas suivants :

"*a*) La nature générale des marchandises et les marques principales nécessaires à leur identification, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

"*a* bis) Soit le nombre de colis ou de pièces, soit la quantité ou le poids, selon le cas, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur".

[Rejeté; voir le paragraphe 151 ci-après.]

b) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.43) :

Ajouter avant les mots "le nombre de colis" le membre de phrase "toutes indications sur le caractère dangereux des marchandises".

[Adopté; voir le paragraphe 152 ci-après.]

c) *Ouganda* (A/CONF.89/C.1/L.144) :

Ajouter dans la version anglaise le mot "*and*" avant le mot "*all*".

[Rejeté; voir le paragraphe 152 ci-après.]

d) *Maurice* (A/CONF.89/C.1/L.164) :

[1] Voir la note explicative sur cet amendement dans le document A/CONF.89/C.1/L.139, reproduit ci-après en annexe au présent rapport.

Ajouter après les mots "La nature générale des marchandises" les mots "Les instructions spéciales aux fins du paragraphe 5 de l'article 5".

[Rejeté; voir le paragraphe 152 ci-après.]

e) *Brésil* (A/CONF.89/C.1/L.174) :

Après les mots "le poids des marchandises", insérer les mots "et/ou les dimensions des colis".

[Retiré; voir le paragraphe 152 ci-après.]

Alinéa c *du paragraphe 1*

République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.92) :

Compléter comme suit le texte de cet alinéa :

"... si le nom du transporteur est erroné, incorrect ou absent, le propriétaire du navire est réputé être le transporteur".

[Retiré; voir le paragraphe 154 ci-après.]

Alinéa f *du paragraphe 1*

a) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.165) :

Supprimer le membre de phrase "... et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement".

[Rejeté; voir le paragraphe 156 ci-après.]

b) *République fédérale d'Allemagne* (A/CONF.89/C.1/L.169) :

Modifier comme suit cet alinéa :

"*f*) Le port de chargement en vertu du contrat de transport".

[Retiré; voir le paragraphe 156 ci-après.]

Alinéa k *du paragraphe 1*

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.24) :

Supprimer cet alinéa.

[Retiré; voir le paragraphe 158 ci-après.]

b) *Autriche* (A/CONF.89/C.1/L.101) :

Remanier cet alinéa comme suit :

"L'indication que le fret est payable d'avance ou payable à destination."

[Rejeté; voir le paragraphe 158 ci-après.]

c) *Venezuela* (A/CONF.89/C.1/L.104) :

Modifier cet alinéa comme suit :

"*k*) Le fret".

[Retiré; voir le paragraphe 158 ci-après.]

d) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.156) :

Modifier cet alinéa comme suit de manière qu'il contienne une référence aux surestaries :

"Le fret ou toutes surestaries dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire."

[Rejeté; voir le paragraphe 158 ci-après.]

e) *Inde* (A/CONF.89/C.1/L.168) :

Remanier cet alinéa pour qu'il se lise comme suit :

"*k*) Le fret; si le fret doit être payé par le destinataire, une indication en ce sens doit être également portée au connaissement".

[Rejeté; voir le paragraphe 158 ci-après.]

Alinéa l *du paragraphe 1*

Japon (A/CONF.89/C.1/L.24) :

Supprimer cet alinéa.

[Retiré; voir le paragraphe 159 ci-après.]

Alinéas supplémentaires proposés pour le paragraphe 1

a) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.155/Corr.1) :

Ajouter après l'alinéa *m* le nouvel alinéa suivant :

"Une déclaration expresse, s'il y a lieu, du caractère dangereux des marchandises."

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 161 ci-après.]

b) *Portugal* (A/CONF.89/C.1/L.161) :

Après l'alinéa *j*, ajouter le nouvel alinéa suivant :

"La signature du chargeur ou d'une personne agissant en son nom."

[Rejeté; voir le paragraphe 161 ci-après.]

c) *Inde* (A/CONF.89/C.1/L.168) :

Ajouter un nouvel alinéa, comme suit :

"La date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties."

[Adopté; voir le paragraphe 161 ci-après.]

Paragraphe 2

Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.163)

Remplacer les mots "à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés" par les mots "à bord d'un navire identifié".

[Retiré; voir le paragraphe 162 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

148. La Commission a examiné l'article 15 à ses 20e, 21e et 22e séances, les 20 et 21 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Ensemble du paragraphe

149. A la 20e séance, l'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.163) a été retiré.

Phrase introductive du paragraphe 1

150. Aux 20e et 21e séances, le texte de la CNUDCI a été adopté, sous réserve de l'examen par le Comité de rédaction de la phrase introductive proposée pour ce paragraphe dans l'amendement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (A/CONF.89/C.1/L.163).

Alinéa a *du paragraphe 1*

151. A la 20e séance, l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.24) a été rejeté.

152. A la 21e séance, l'amendement de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.43) a été adopté par 30 voix contre

22, avec 14 abstentions, et renvoyé au Comité de rédaction pour être examiné en même temps que l'amendement du Canada (A/CONF.89/C.1/L.155/Corr.1). Les amendements de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.144) et de Maurice (A/CONF.89/C.1/L.164) ont été rejetés, l'amendement du Brésil (A/CONF.89/C.1/L.174) a été retiré et le texte de la CNUDCI, tel que modifié, a été adopté.

Alinéa b *du paragraphe 1*

153. A la 21e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Alinéa c *du paragraphe 1*

154. A la 21e séance, l'amendement de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.92) a été retiré et le texte de la CNUDCI adopté.

Alinéas d *et* e *du paragraphe 1*

155. A la 21e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Alinéa f *du paragraphe 1*

156. A la 21e séance, l'amendement de la République fédérale d'Allemagne (A/CONF.89/C.1/L.169) a été retiré en faveur de l'amendement du Canada (A/CONF.89/C.1/L.165). Ce dernier amendement a été rejeté et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Alinéas g, h, i *et* j *du paragraphe 1*

157. A la 21e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Alinéa k *du paragraphe 1*

158. A la 21e séance, les amendements du Japon (A/CONF.89/C.1/L.24) et du Venezuela (A/CONF.89/C.1/L.104) ont été retirés et l'amendement de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.101) a été rejeté. A la 22e séance, l'amendement du Canada (A/CONF.89/C.1/L.156) a été rejeté par 32 voix contre 17, avec 13 abstentions, l'amendement de l'Inde (A/CONF.89/C.1/L.168) a été rejeté par 35 voix contre 16, avec 10 abstentions et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Alinéa l *du paragraphe 1*

159. A la 22e séance, l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.24) a été retiré et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Alinéa m *du paragraphe 1*

160. A la 22e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Alinéas supplémentaires proposés pour le paragraphe 1

161. A la 22e séance, la proposition du Canada (A/CONF.89/C.1/L.155/Corr.1) a été renvoyée au Comité de rédaction pour être examinée en même temps que l'amendement de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.43) relatif à l'alinéa *a*, et l'amendement du Portugal (A/CONF.89/C.1/L.161) a été rejeté. L'amendement de l'Inde (A/CONF.89/C.1/L.168) a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphe 2

162. A la 22e séance, l'amendement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (A/CONF.89/C.1/L.163) a été retiré et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

163. A la 22e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

ARTICLE 16

A. – Texte de la CNUDCI

164. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"*Article 16. – Connaissement : réserves et force probante*

"1. Si un connaissement porte des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou d'unités ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou si un connaissement "embarqué" a été émis, qu'elles sont à bord ou mises à bord, s'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes ou la raison de ses soupçons, ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

"2. Lorsque le transporteur ou la personne émettant le connaissement en son nom ne fait pas mention dans celui-ci de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

"3. A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article et dans les limites de cette réserve :

"*a*) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

"*b*) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

"4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'article 15, paragraphe 1, alinéa *k*, ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire, ou n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire, constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi

en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement."

B. – Amendements

165. Des amendements à l'article 16 ont été présentés par l'Ouganda, la France, les Etats-Unis d'Amérique, (proposition orale), le Japon, l'Autriche, le Venezuela, le Royaume-Uni et le Canada.

166. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 2

Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.145) :

[Concerne uniquement le texte anglais.]

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 169 ci-après.]

Paragraphe 3

France (A/CONF.89/C.1/L.81) :

Supprimer les mots "y compris tout destinataire" à l'alinéa *b*.

[Retiré en faveur de la proposition orale des Etats-Unis d'Amérique; voir le paragraphe 170 ci-après.]

Paragraphe 4

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.25) :

Supprimer ce paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 171 ci-après.]

b) *France* (A/CONF.89/C.1/L.81) :

Supprimer les mots : "y compris le destinataire".

[Retiré; voir le paragraphe 171 ci-après.]

c) *Autriche* (A/CONF.89/C.1/L.102) :

Dans la première phrase du paragraphe, remplacer les mots "que le fret est dû par le destinataire" par "que le fret est payable à destination".

[Retiré; voir le paragraphe 171 ci-après.]

d) *Venezuela* (A/CONF.89/C.1/L.105) :

Sans objet en français.

[Retiré; voir le paragraphe 171 ci-après.]

e) *Ouganda* (A/CONF.89/C.1/L.145) :

Au début de la deuxième phrase de ce paragraphe, supprimer le mot "Toutefois" et la virgule qui le suit, et commencer la phrase par les mots "Le transporteur".

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 171 ci-après.]

f) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.175) :

Remplacer les mots "ou n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire" par les mots "ou n'indique pas si les surestaries encourues au port de chargement sont dues par le destinataire".

[Rejeté; voir le paragraphe 171 ci-après.]

g) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.183) :

Insérer le mot "expressément" après "n'indique pas" au début du paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 171 ci-après.]

Nouveau paragraphe proposé pour l'article 16

Venezuela (A/CONF.89/C.1/L.105) :

Ajouter à la fin de l'article un nouveau paragraphe 4 *bis* ainsi conçu :

"Si le fret n'est pas indiqué, le transporteur perd le bénéfice de la limite de responsabilité prévue à l'article 6."

[Retiré; voir le paragraphe 172 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

167. La Première Commission a examiné l'article 16 à sa 22e séance, le 21 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

168. A la 22e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

169. A la 22e séance, l'amendement de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.145) a été renvoyé au Comité de rédaction, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

170. A la 22e séance, l'amendement de la France (A/CONF.89/C.1/L.81) a été retiré en faveur d'un amendement oral proposé par les Etats-Unis d'Amérique, tendant à ce que les mots "y compris tout destinataire" soient remplacés par "y compris un destinataire", et le texte de la CNUDCI a été adopté avec l'amendement des Etats-Unis.

Paragraphe 4

171. A la 22e séance, les amendements de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.102) et du Venezuela (A/CONF.89/C.1/L.105) ont été retirés, l'amendement de la France (A/CONF.89/C.1/L.81) a été retiré en faveur du même amendement que celui qui avait été apporté au paragraphe 3, les amendements du Japon (A/CONF.89/C.1/L.25), du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.175) et du Canada (A/CONF.89/C.1/L.183) ont été rejetés, l'amendement de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.145) a été renvoyé au Comité de rédaction et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Nouveau paragraphe proposé

172. A la 22e séance, la proposition du Venezuela tendant à ajouter un nouveau paragraphe à l'article (A/CONF.89/C.1/L.105) a été retirée.

ARTICLE 17

A. – Texte de la CNUDCI

173. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 17. – Garanties données par le chargeur

"1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur indemnisera le transporteur de tout préjudice résultant d'inexactitudes dans ces indications. Le chargeur restera tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnité ne limite d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

"2. Toute lettre de garantie ou convention par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur ou une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est nulle à l'égard de tout tiers, y compris le destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

"3. Cette lettre de garantie ou convention est valable contre le chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris le destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'aura droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

"4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris le destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement."

B. – Amendements

174. Des amendements à l'article 17 ont été proposés par le Japon, les Etats-Unis d'Amérique, la Grèce, la France, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la République fédérale d'Allemagne et l'Union des Républiques socialistes soviétiques.

175. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 2

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.26) :

Supprimer le paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 178 ci-après.]

b) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.67) :

Remanier le paragraphe comme suit :

"2. Toute lettre de garantie ou convention, par laquelle le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur ou une personne agissant en son nom d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est nulle à l'égard de tout tiers, y compris le destinataire, qui agit de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement et le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la présente convention relatives aux limites de la responsabilité à l'encontre de l'ayant droit de bonne foi en ce qui concerne le préjudice que celui-ci a subi pour s'être fié à la description donnée au connaissement."

[Retiré; voir le paragraphe 178 ci-après.]

Paragraphe 3

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.11) :

Supprimer le paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 179 ci-après.]

b) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.26) :

Supprimer le paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 179 ci-après.]

c) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.67) :

Supprimer le paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 179 ci-après.]

d) *France* (A/CONF.89/C.1/L.82) :

Supprimer les mots "y compris le destinataire".

[Retiré; voir le paragraphe 179 ci-après.]

e) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.176) :

Supprimer la dernière phrase du paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 179 ci-après.]

f) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.185) :

Supprimer le paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 179 ci-après.]

Paragraphe 4

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.11) :

Supprimer le paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 180 ci-après.]

b) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.26) :

Supprimer le paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 180 ci-après.]

c) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.67) :

Supprimer le paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 180 ci-après.]

d) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.185) :

Supprimer le paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 180 ci-après.]

Nouveau paragraphe proposé

République fédérale d'Allemagne (A/CONF.89/C.1/L.170) :

Ajouter à l'article 17 un nouveau paragraphe ainsi conçu :

"Le transporteur n'est responsable en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou en rapport avec les marchandises si le chargeur a fait sciemment dans le connaissement une fausse déclaration concernant la nature des marchandises ou leur valeur."

[Rejeté; voir le paragraphe 181 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

176. La Première Commission a examiné l'article 17 à sa 23e séance, le 22 mars 1978.

Paragraphe 1

177. A la 23e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

178. A la 23e séance, l'amendement des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.67) a été retiré et la Commission, par 55 voix contre 5, avec 6 abstentions, a décidé de conserver la substance du paragraphe 2 tel qu'il avait été rédigé par la CNUDCI et de ne pas adopter la proposition du Japon (A/CONF.89/C.1/L.26) tendant à supprimer ce paragraphe.

Paragraphe 3

179. A la 23e séance, les amendements des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.67), de la France (A/CONF.89/C.1/L.82) et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (A/CONF.89/C.1/L.176) ont été retirés et la Commission, par 42 voix contre 19, avec 6 abstentions, a décidé de conserver la substance de ce paragraphe tel qu'il avait été rédigé par la CNUDCI et de ne pas adopter les propositions de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.11), du Japon (A/CONF.89/C.1/L.26) et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.1/L.185) tendant à supprimer ledit paragraphe. A la même séance, la Commission a décidé de remplacer les mots "y compris tout destinataire" par les mots "y compris un destinataire", comme aux paragraphes 3 et 4 de l'article 16 et, sous réserve de cette modification, elle a adopté le texte établi par la CNUDCI.

Paragraphe 4

180. A la 23e séance, le représentant des Etats-Unis d'Amérique a retiré sa proposition (A/CONF.89/C.1/L.67) et la Commission, par 42 voix contre 19, avec 6 abstentions, a décidé de conserver la substance de ce paragraphe tel qu'il avait été rédigé par la CNUDCI et de ne pas adopter les propositions de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.11), du Japon (A/CONF.89/C.1/L.26) et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.1/L.185) tendant à supprimer ledit paragraphe.

Nouveau paragraphe proposé

181. A la 23e séance, la proposition de la République fédérale d'Allemagne tendant à ajouter un nouveau paragraphe a été rejetée.

ARTICLE 18

A. – Texte de la CNUDCI

182. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 18. – Documents autres que les connaissements

"Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites."

B. – Amendements

183. Des amendements à l'article 18 ont été soumis par la République démocratique allemande, la Pologne, l'Allemagne, République fédérale d', et le Canada.

184. Ces amendements étaient les suivants :

a) *République démocratique allemande* (A/CONF.89/C.1/L.93) :

i) Insérer les mots "avec l'approbation du chargeur" après le membre de phrase "1. Si le transporteur délivre".

ii) Ajouter les paragraphes suivants à l'article :

"2. Le transporteur est tenu de livrer les marchandises au destinataire désigné dans le document.

"3. Le chargeur conserve le droit de disposer des marchandises tant qu'elles n'auront pas atteint leur port de destination, sauf s'il a transféré antérieurement ce droit par écrit et sans réserves au destinataire ou à toute autre personne et a informé le transporteur de ce transfert."

[Retiré; voir le paragraphe 188 ci-après.]

b) *Pologne* (A/CONF.89/C.1/L.159) :

Modifier l'article de manière qu'il se lise comme suit :

"Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge des marchandises par le transporteur telles qu'elles y sont décrites."

[Adopté avec un amendement oral; voir les paragraphes 187 et 188 ci-après.]

c) *République fédérale d'Allemagne* (A/CONF.89/C.1/L.171) :

Supprimer l'article.

[Retiré; voir le paragraphe 188 ci-après.]

d) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.182) :

Supprimer l'article.

[Retiré; voir le paragraphe 186 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

185. La Première Commission a examiné l'article 18 à ses 23e et 24e séances, le 22 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

186. A la 23e séance, l'amendement canadien (A/CONF.89/C.1/L.182) a été retiré en faveur de l'amendement de la République fédérale d'Allemagne (A/CONF.89/C.1/L.171).

187. A la 24e séance, l'amendement polonais (A/CONF.89/C.1/L.159) a été modifié oralement comme suit :

"Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites."

188. A la 24e séance, les amendements de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.93) et de la République fédérale d'Allemagne (A/CONF.89/C.1/L.171) ont été retirés, et le texte figurant ci-dessus au paragraphe 187 a été adopté par 21 voix contre 15, avec 34 abstentions.

ARTICLE 19

A. – Texte de la CNUDCI

189. Le texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 19. – Avis de perte, de dommage ou de retard

"1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard le jour suivant celui où les marchandises ont été remises au destinataire, cette remise constitue, sauf preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si un tel document n'a pas été émis, en bonne condition.

"2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article deviennent applicables s'il n'en a pas été donné avis par écrit dans les 15 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.

"3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

"4. En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis.

"5. Aucune indemnité n'est payable pour retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire.

"6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur et tout avis donné au transporteur aura le même effet que s'il avait été adressé au transporteur substitué."

B. – Amendements

190. Des amendements à l'article 19 ont été présentés par le Japon, les Etats-Unis d'Amérique, l'Ouganda, la Grèce, la Tunisie, la Bulgarie, la Yougoslavie, la République-Unie de Tanzanie, le Royaume-Uni, le Canada et le Pakistan.

191. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.27) :

Remplacer ce paragraphe par le texte suivant :

"1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard au moment où les marchandises sont remises au destinataire ou, lorsque cet avis est donné oralement, à moins qu'une confirmation ne soit adressée par écrit au transporteur dans les 24 heures à compter de l'avis oral, cette remise constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, en bonne condition."

[Rejeté; voir le paragraphe 193 ci-après.]

b) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.68) :

i) Remplacer les mots "remises au destinataire" par les mots "livrées au destinataire".

ii) Remplacer les mots "en bonne condition" par les mots "en bonne condition apparente".

[Retiré; voir le paragraphe 193 ci-après.]

c) *Ouganda* (A/CONF.89/C.1/L.152) :

Apporter les amendements suivants à ce paragraphe :

i) Le premier amendement était sans objet en français.

ii) Remplacer les mots "document de transport" par "connaissement".

iii) Remplacer les mots "un tel document" par "un tel connaissement".

[L'amendement i a été renvoyé au Comité de rédaction et les amendements ii et iii ont été rejetés; voir le paragraphe 193 ci-après.]

Paragraphe 2

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.12) :

Remplacer le délai de 15 jours mentionné dans ce paragraphe par un délai de 6 jours.

[Rejeté; voir le paragraphe 194 ci-après.]

b) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.27) :

Remplacer le délai de 15 jours mentionné dans ce paragraphe par un délai de 10 jours.

[Rejeté; voir le paragraphe 194 ci-après.]

c) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.44) :

Remplacer le délai de 15 jours mentionné dans ce paragraphe par un délai de 7 jours.

[Rejeté; voir le paragraphe 194 ci-après.]

d) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.68) :

Remplacer les mots "remises au destinataire" par les mots "livrées au destinataire".

[Retiré; voir le paragraphe 194 ci-après.]

e) *Bulgarie* (A/CONF.89/C.1/L.136) :

Remplacer le délai de 15 jours mentionné dans ce paragraphe par un délai de 10 jours.

[Rejeté; voir le paragraphe 194 ci-après.]

f) *Yougoslavie* (A/CONF.89/C.1/L.146) :

Remplacer le délai de 15 jours mentionné dans ce paragraphe par un délai de 7 jours.

[Rejeté; voir le paragraphe 194 ci-après.]

Paragraphe 3

a) *République-Unie de Tanzanie* (A/CONF.89/C.1/L.137) :

Remanier la version anglaise de ce paragraphe.

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 195 ci-après.]

b) *Ouganda* (A/CONF.89/C.1/L.152) :

Après le mot "contradictoire", ajouter les mots "par le transporteur et le destinataire ou leurs préposés ou mandataires".

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 195 ci-après.]

Paragraphe 5

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.12) :

Remplacer le délai de 21 jours mentionné dans cet article par un délai de 10 ou 15 jours.

[Retiré; voir le paragraphe 197 ci-après.]

b) *Norvège* (A/CONF.89/C.1/L.46) :

Rédiger la fin de ce paragraphe comme suit :

"... dans les deux semaines (respectivement trois semaines) suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire."

[Retiré; voir le paragraphe 197 ci-après.]

c) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.78) :

Supprimer ce paragraphe.

[Décision ajournée; voir le paragraphe 197 ci-après.]

d) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.181) :

Remplacer le délai de 21 jours mentionné dans cet article par un délai de 60 jours.

[Adopté; voir le paragraphe 197 ci-après.]

Nouveau paragraphe proposé

Pakistan (A/CONF.89/C.1/L.190) :

Ajouter à l'article le paragraphe suivant, en tant que nouveau paragraphe 7:

"7. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au chargeur par le transporteur, ou par un tiers agissant en son nom, au plus tard dans les 15 jours consécutifs après ce dommage ou cette perte ou la livraison des marchandises par le transporteur au sens du paragraphe 2 de l'article 4, le transporteur est réputé n'avoir subi aucune perte ou aucun dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires."

[Adopté en principe; voir le paragraphe 199 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

192. La Première Commission a examiné l'article 19 à ses 25e et 26e séances, le 23 mars 1978, et ses 32e, 33e et 35e séances, les 27 et 28 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

193. A la 25e séance, l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.27) a été rejeté par 46 voix contre 7, avec 9 abstentions. L'amendement des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.68) a été retiré. Le premier amendement de la proposition ougandaise (A/CONF.89/C.1/L.152), qui était sans objet en français, a été renvoyé au Comité de rédaction, et les deux autres amendements figurant dans cette proposition ont été rejetés. Le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

194. A la 25e séance, les amendements de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.12), du Japon (A/CONF.89/C.1/L.27), de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.44), de la Bulgarie (A/CONF.89/C.1/L.136) et de la Yougoslavie (A/CONF.89/C.1/L.146) ont été rejetés, la proposition des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.68) a été retirée, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

195. A la 25e séance, les amendements de la République-Unie de Tanzanie (A/CONF.89/C.1/L.137) et de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.152) ont été renvoyés au Comité de rédaction, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 4

196. A la 25e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 5

197. A la 25e séance, l'amendement de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.12) a été retiré et l'amendement du Canada (A/CONF.89/C.1/L.181) a été adopté par 32 voix contre 27, avec 9 abstentions. La décision sur l'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78) a été ajournée en attendant que la Commission se prononce sur l'article 5. A la 35e séance, le Royaume-Uni a retiré cet amendement.

Paragraphe 6

198. A la 25e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Nouveau paragraphe proposé

199. A la 26e séance, l'amendement du Pakistan (A/CONF.89/C.1/L.190) a été adopté en principe par 27 voix contre 19, avec 19 abstentions, et le texte de cet amendement a été renvoyé à un groupe de travail composé des représentants de l'Australie, de la Finlande, du Kenya, du Pakistan, de la Pologne et de Singapour pour qu'il rédige un texte où il serait tenu compte des observations dont cet amendement avait fait l'objet au cours des délibérations de la Commission. A la 32e séance, le groupe de travail a présenté à la Première Commission le texte suivant pour le nouveau paragraphe 7 (A/CONF.89/C.1/L.199) :

"7. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué au plus tard dans les 90 jours suivant la plus éloignée des deux dates ci-après : celle à laquelle l'événement qui a causé la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, le fait que le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas donné cet avis constitue, sauf preuve contraire, une présomption qu'il n'a subi aucune perte ou aucun dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires."

200. A la 33e séance, le texte présenté par le groupe de travail a été rejeté par 28 voix contre 24, avec 8 abstentions. La Commission a alors constitué un groupe de travail spécial composé des représentants de l'Inde, du Pakistan, des Philippines, de la Pologne, de la Sierra Leone et de la Suède pour formuler un autre texte. Ce groupe de travail spécial a présenté à la Commission le texte suivant (A/CONF.89/C.1/L.214) :

"7. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué au plus tard dans les 90 jours suivant la plus éloignée des deux dates ci-après : celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, le fait que le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas donné cet avis constitue, sauf preuve contraire, une présomption qu'il n'a subi aucune perte ou aucun dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires."

201. A la 35e séance, ce texte a été adopté en tant que nouveau paragraphe 7 de cet article par 25 voix contre 22, avec 19 abstentions.

202. A la 26e séance, la Commission a constitué un groupe de travail spécial composé des représentants de l'Allemagne, République fédérale d', des Etats-Unis d'Amérique, du Mexique, de l'Ouganda et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, chargé d'élaborer un nouveau paragraphe 8. Le groupe de travail spécial a proposé le texte suivant (A/CONF.89/C.1/L.198) :

"8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou un autre officier du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement."

203. A la 33e séance, la Commission a examiné ce texte, mais ne l'a pas adopté, et a désigné un groupe de travail spécial, composé des représentants de l'Allemagne, République fédérale d', de l'Inde, de l'Italie et du Libéria, pour présenter un nouveau texte compte tenu des observations formulées au cours des débats à la Commission. Ce groupe de travail spécial a présenté à la Commission le texte suivant (A/CONF.89/C.1/L.213) :

"8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement."

204. A la 35e séance, la Commission a adopté ce texte en tant que nouveau paragraphe 8 de cet article.

ARTICLE 20

A. – Texte de la CNUDCI

205. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 20. – Prescription des actions

"1. Toute action relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été intentée dans un délai de deux ans.

"2. Le délai de prescription commence le jour où le transporteur a livré les marchandises ou, dans les cas où les marchandises n'ont pas été livrées, le dernier jour où elles auraient dû l'être.

"3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

"4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée à l'auteur de la réclamation. Cette déclaration peut être renouvelée.

"5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation."

B. – Amendements

206. Des amendements à l'article 20 ont été présentés par la Grèce, le Japon, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la Norvège.

207. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.13) et *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.28) :

Ramener de deux ans à un an le délai de prescription prévu dans ce paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 209 ci-après.]

b) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.1/L.177) :

Remanier ce paragraphe comme suit :

"Toute action relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai d'un an, ou dans un délai de deux ans si le demandeur, pendant ce délai d'un an, avise par écrit la personne prétendument responsable de son intention d'intenter une action, en donnant des précisions suffisantes pour déterminer de quelle action il s'agit."

[Rejeté; voir le paragraphe 209 ci-après.]

Nouvel article 20 bis *proposé*

Norvège (A/CONF.89/C.1/L.46) :

Insérer le nouvel article 20 *bis* ci-après intitulé "Calcul des délais" :

"1. Les délais prévus dans la présente Convention sont calculés conformément aux dispositions du présent article.

"2. Un délai exprimé en semaines est calculé de manière à expirer à minuit le jour de la semaine correspondant au jour de la semaine à partir duquel il a commencé à courir.

"3. Un délai exprimé en mois ou en années est calculé de manière à expirer à minuit le jour dont la date correspond à celle à laquelle le délai a commencé à courir. A défaut de date correspondante dans le mois pertinent, le délai expire à minuit le dernier jour du dernier mois du délai.

"4. Si le dernier jour du délai est un jour férié ou tout autre jour de vacances judiciaires pendant lequel les affaires courantes ne sont pas expédiées dans la juridiction où doit être accompli l'acte approprié, le délai est prolongé afin de n'expirer qu'à minuit le premier jour qui suit ledit jour férié ou jour de vacances judiciaires et pendant lequel l'acte approprié pouvait normalement être accompli dans cette juridiction. Pour l'action visée à l'article 20, la juridiction compétente aux fins du présent paragraphe est la juridiction où le demandeur intente la procédure."

[Retiré; voir le paragraphe 211 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

208. La Première Commission a examiné ces amendements à sa 24e séance, le 23 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

209. A la 26e séance, les amendements de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.13) et du Japon (A/CONF.89/C.1/L.28) ont été retirés. L'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.177) a été rejeté par 47 voix contre 13, avec 3 abstentions, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphes 2, 3, 4 et 5

210. A la 26e séance, les textes de la CNUDCI ont été adoptés.

Nouvel article 20 bis *proposé*

211. A la 26e séance, l'amendement de la Norvège (A/CONF.89/C.1/L.46) a été retiré.

ARTICLE 21

A. – Texte de la CNUDCI

212. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 21. – Compétence

"1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat* dans lequel il est situé et dans la juridiction duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

"*a*) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

"*b*) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

"*c*) Le port de chargement ou le port de déchargement;

"*d*) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport.

"2. *a*) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même armement a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

"*b*) Le tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

"3. Aucune procédure concernant un litige né du contrat de transport ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats

contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

"4. *a*) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.

"*b*) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

"*c*) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

"5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable.

"* Un nombre considérable de délégations de la CNUDCI se sont déclarées favorables à l'adjonction du mot "contractant" après le mot "Etat."

B. – Amendements

213. Des amendements à l'article 21 ont été présentés par l'Union des Républiques socialistes soviétiques, le Japon, la Tunisie, la République démocratique allemande, la Turquie, les Etats-Unis d'Amérique, l'Allemagne, République fédérale d', la Bulgarie, le Canada, l'Ouganda, la Grèce, l'Argentine et le Libéria.

214. Ces amendements étaient les suivants :

Ensemble de l'article

Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.1/L.188) :

Supprimer l'article.

[Rejeté; voir le paragraphe 216 ci-après.]

Paragraphe 1

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.29) :

Ajouter le mot "contractant" après le mot "Etat".

[Rejeté; voir le paragraphe 217 ci-après.]

b) *Tunisie* (A/CONF.89/C.1/L.45) :

Ajouter le mot "contractant" après le mot "Etat".

[Retiré; voir le paragraphe 217 ci-après.]

c) *République démocratique allemande* (A/CONF.89/C.1/L.94) :

Ajouter les mots "sauf convention contraire entre les parties" et, cela fait, supprimer les alinéas *b* et *d*.

[Retiré; voir le paragraphe 217 ci-après.]

d) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.188) :

Enoncer dans le paragraphe, comme il est suggéré dans le document A/CONF.89/C.1/L.94, le principe de la priorité du for contractuel (voir alinéa *c* ci-dessus).

[Retiré; voir le paragraphe 217 ci-après.]

e) *Turquie* (A/CONF.89/C.1/L.192) :

Ajouter les alinéas suivants :

"*e*) Le tribunal du lieu de la saisie du navire ou de la marchandise.

"*f*) Le tribunal du port où le navire est enregistré.

"*g*) Le tribunal qui a pris les mesures provisoires ou conservatoires."

[Rejeté; voir le paragraphe 217 ci-après.]

Paragraphe 2

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.29) :

Supprimer ce paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 218 ci-après.]

b) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.69) :

Remplacer dans la première phrase de l'alinéa *a* les mots "tribunaux de tout port" par "tribunaux de tout port ou lieu".

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 218 ci-après.]

c) *Allemagne, République fédérale d'* (A/CONF.89/C.1/L.172) :

Libeller l'alinéa *a* du paragraphe comme suit :

"2. *a*) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même armement a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat, si ces tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée."

[Rejeté; voir le paragraphe 218 ci-après.]

d) *Bulgarie* (A/CONF.89/C.1/L.187) :

i) Modifier comme suit la première phrase de l'alinéa *a* :

"a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le transport a pu être interrompu pour des circonstances non régies par la présente Convention..."

[Rejeté; voir le paragraphe 218 ci-après.]

ii) Remplacer à l'alinéa *b* les mots "Le tribunal du lieu de la saisie" par "Le tribunal saisi".

[Rejeté: voir le paragraphe 218 ci-après.]

e) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.1/L.188) :

i) Supprimer le paragraphe 2.

[Rejeté; voir le paragraphe 218 ci-après.]

ii) Si la proposition précédente n'est pas adoptée, remanier la première phrase de l'alinéa *a* comme suit :

"Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même armement a été légalement saisi conformément au droit interna-

tional et aux règles applicables de la législation de cet Etat."

[Adopté en principe, renvoyé à un groupe de travail spécial; voir le paragraphe 218 ci-après.]

f) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.197) :

Supprimer à l'alinéa *a* le mot "contractant" après les mots "un Etat".

[Rejeté; voir le paragraphe 218 ci-après.]

Paragraphe 3

Japon (A/CONF.89/C.1/L.29) :

Supprimer les mots "ou 2" dans la première phrase du paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 220 ci-après.]

Paragraphe 4

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.29) :

Supprimer les mots "ou 2" dans la première phrase du paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 221 ci-après.]

b) *Ouganda* (A/CONF.89/C.1/L.150) :

Sans objet en français.

[Retiré; voir le paragraphe 221 ci-après.]

c) *Turquie* (A/CONF.89/C.1/L.192) :

Supprimer le dernier membre de phrase de l'alinéa *a* à partir des mots "à moins que le jugement..." et supprimer également les alinéas *b* et *c*.

[Retiré; voir le paragraphe 221 ci-après.]

Paragraphe 5

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.14) :

Supprimer les mots "après qu'un litige est né du contrat de transport" et ajouter le mot "exclusif" après les mots "d'élection de for".

[Retiré; voir le paragraphe 222 ci-après.]

b) *Turquie* (A/CONF.89/C.1/L.192) :

Ajouter à la fin du paragraphe les mots suivants :

"... à condition que la loi du for permette un tel accord d'élection."

[Retiré; voir le paragraphe 222 ci-après.]

Nouveaux paragraphes proposés pour l'article 21

a) *Argentine* (A/CONF.89/C.1/L.195) :

Ajouter le texte suivant en tant que paragraphe 5, le paragraphe 5 actuel devenant le paragraphe 6 :

"Le destinataire peut obtenir que l'action soit portée devant les tribunaux du port de déchargement dans le cas où il est poursuivi relativement au contrat de transport dans une autre juridiction."

[Rejeté; voir le paragraphe 223 ci-après.]

b) *Libéria* (A/CONF.89/C.1/L.180) :

Ajouter à l'article 21 le nouveau paragraphe suivant :

"Aucune action ne peut être intentée directement contre l'assureur de la responsabilité du transporteur, sur la base d'une réclamation entrant dans le champ d'application de la présente Convention, si cet assureur n'est pas admis, pour sa défense, au bénéfice de la présente Convention dans la même mesure que le transporteur."

[Retiré; voir le paragraphe 223 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

215. La Première Commission a examiné l'article 21 à ses 27e et 28e séances, le 24 mars 1978, et à ses 29e et 35e séances, les 25 et 28 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Ensemble de l'article

216. A la 27e séance, la proposition de l'Union des Républiques socialistes soviétiques tendant à supprimer cet article (A/CONF.89/C.1/L.188) a été rejetée par 50 voix contre 11, avec 7 abstentions.

Paragraphe 1

217. A la 27e séance, les amendements de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.94) et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.1/L.188) ont été retirés. A la 28e séance, l'amendement de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.45) a été retiré, l'amendement de la Turquie (A/CONF.89/C.1/L.192) a été rejeté, l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.29) a été rejeté par 47 voix contre 11, avec 6 abstentions, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

218. A la 28e séance, l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.29) a été rejeté par 43 voix contre 11, avec 9 abstentions, et l'amendement de la Bulgarie (A/CONF.89/C.1/L.187) a été rejeté par 50 voix contre 7, avec 9 abstentions. A la même séance, la proposition de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.1/L.188) tendant à supprimer ce paragraphe a été rejetée, mais la variante de cet amendement a été adoptée en principe et renvoyée à un groupe de travail spécial, composé des représentants de l'Algérie, des Etats-Unis d'Amérique, de l'Inde, du Japon, de la Norvège et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, chargé de formuler des recommandations sur un libellé approprié. A la 29e séance, l'amendement des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.69) a été renvoyé au Comité de rédaction, l'amendement de l'Allemagne, République fédérale d', (A/CONF.89/C.1/L.172) a été rejeté par 33 voix contre 8, avec 21 abstentions, et l'amendement du Canada (A/CONF.89/C.1/L.197) a été rejeté par 39 voix contre 9, avec 17 abstentions. A la même séance, un groupe de travail spécial, composé des représentants des Etats-Unis d'Amérique, du Libéria et de la Sierra Leone, a été constitué et chargé de formuler des recommandations sur un texte énonçant de manière appropriée le droit que le paragraphe 2 confère au défendeur d'obtenir qu'une action soit portée d'une juridiction devant une autre. Ce groupe de travail spécial a proposé le texte ci-après, pour remplacer le texte actuel de l'alinéa *c* du paragraphe 4 de cet article (A/CONF.89/C.1/L.208) :

"Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action."

219. A la 35e séance, la Commission a adopté ce texte comme texte de l'alinéa *c* du paragraphe 4.

Paragraphe 3

220. A la 29e séance, l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.29) a été retiré, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 4

221. A la 29e séance, les amendements du Japon (A/CONF.89/C.1/L.29), de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.150) et de la Turquie (A/CONF.89/C.1/L.192) ont été retirés et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 5

222. A la 29e séance, les amendements de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.14) et de la Turquie (A/CONF.89/C.1/L.192) ont été retirés, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Nouveaux paragraphes proposés

223. A la 29e séance, l'amendement du Libéria (A/CONF.89/C.1/L.180) a été retiré et l'amendement de l'Argentine (A/CONF.89/C.1/L.195) a été rejeté.

ARTICLE 22

A. – Texte de la CNUDCI

224. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 22. – Arbitrage

"1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par une convention attestée par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

"2. Si une charte-partie dispose que les litiges découlant de son exécution sont soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à cette charte-partie ne spécifie pas par clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut invoquer cette disposition contre un porteur qui a acquis le connaissement de bonne foi.

"3. La procédure de l'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

"*a*) Soit en lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :

"i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle;

"ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou

"iii) Le port de chargement ou le port de déchargement;

"*b*) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

"4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

"5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.

"6. Rien dans le présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport."

B. – Amendements

225. Des amendements à l'article 22 ont été présentés par les Etats-Unis d'Amérique, la Grèce, la République démocratique allemande, l'Ouganda, la Turquie et l'Argentine.

226. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 2

Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.70) :

Remplacer les mots "le transporteur ne peut invoquer cette disposition contre un porteur qui a acquis le connaissement de bonne foi" par "cette disposition ne peut être invoquée contre un porteur qui a acquis le connaissement sans être effectivement au courant de l'existence de cette disposition".

[Rejeté; voir le paragraphe 229 ci-après.]

Paragraphe 3

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.15) :

Insérer au début de ce paragraphe les mots "Sauf stipulation contraire de la clause compromissoire".

[Rejeté; voir le paragraphe 230 ci-après.]

b) *République démocratique allemande* (A/CONF.89/C.1/L.49) :

Ajouter dans ce paragraphe les mots "sauf convention contraire entre les parties".

[Rejeté; voir le paragraphe 230 ci-après.]

c) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.70) :

i) Remplacer les mots "du demandeur" par les mots "de l'ayant droit ayant subi une perte ou un dommage".

[Retiré; voir le paragraphe 230 ci-après.]

ii) Remplacer le texte actuel des alinéas *a* et *b* par le texte des alinéas *a*, *b*, *c* et *d* du paragraphe 1 de l'article 21.

[Retiré; voir le paragraphe 230 ci-après.]

d) *Ouganda* (A/CONF.89/C.1/L.151) :

Remanier le début de l'alinéa *a* du paragraphe 3 comme suit :

"*a*) Soit dans un Etat sur le territoire duquel est situé :"

[Rejeté; voir le paragraphe 230 ci-après.]

e) *Turquie* (A/CONF.89/C.1/L.193) :

Ajouter après l'alinéa iii les nouveaux alinéas suivants :

"...; ou

"iv) le lieu de la saisie du navire ou de la marchandise, ou

"v) le port de l'enregistrement du navire."

[Retiré; voir le paragraphe 230 ci-après.]

Nouveau paragraphe proposé

Argentine (A/CONF.89/C.1/L.196) :

Ajouter à cet article comme paragraphe 7 la nouvelle disposition suivante :

"Le destinataire peut toujours exercer l'option prévue au paragraphe 5 de l'article 21."

[Retiré; voir le paragraphe 234 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

227. La Première Commission a examiné l'article 22 à ses 29e et 30e séances, tenues les 25 et 27 mars 1978, respectivement.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

228. A la 29e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

229. A la 29e séance, la proposition des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.70), modifiée oralement par les Etats-Unis d'Amérique qui ont supprimé le mot "effectivement" dans le nouveau libellé proposé, a été rejetée par 32 voix contre 17, avec 16 abstentions, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

230. A la 30e séance, les propositions des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.70) et de la Turquie (A/CONF.89/C.1/L.193) ont été retirées; la proposition de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.151) a été rejetée; les propositions de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.15) et de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.49) ont également été rejetées, par 38 voix contre 9, avec 8 abstentions. A la même séance, la Commission a adopté une proposition orale de l'Ouganda tendant à remplacer dans la première phrase du texte anglais du paragraphe le mot "*plaintiff*" par le mot "*claimant*" et, sous réserve de cette modification, elle a adopté le texte établi par la CNUDCI.

Paragraphe 4

231. A la 30e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 5

232. A la 30e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 6

233. A la 30e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Nouveau paragraphe proposé

234. A la 30e séance, la proposition tendant à insérer un nouveau paragraphe de l'Argentine (A/CONF.89/C.1/L.196) a été retirée.

ARTICLE 22 *bis*

A. – Nouvel article proposé

235. Une proposition tendant à inclure un nouvel article 22 *bis* a été présentée par la Bulgarie, Cuba, la Hongrie, la Pologne, la République démocratique allemande, la Roumanie, la Tchécoslovaquie et l'Union des Républiques socialistes soviétiques. Le nouvel article proposé se lirait comme suit (A/CONF.89/C.1/L.189) :

"Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention n'affectent pas l'application d'une convention qui est conclue ou qui peut être conclue et qui établit des règles obligatoires en matière de compétence pour les demandes intéressant le transport de marchandises par mer, à condition que le demandeur et le défendeur aient leur établissement principal dans des Etats parties à une telle convention."

B. – Délibérations de la Première Commission

Séances, examen de l'article et décision

236. A sa 30e séance, le 27 mars 1978, la Commission a examiné la proposition. A cette séance, la Commission a décidé de constituer un groupe de travail spécial composé des représentants de l'Algérie, des Etats-Unis d'Amérique, du Ghana, de l'Inde, de la Sierra Leone, de Singapour, de la Suède et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques pour examiner les questions soulevées par la proposition et pour formuler des recommandations concernant le libellé éventuel d'une telle disposition.

237. A la 33e séance, le 28 mars 1978, la Commission a examiné le texte suivant proposé par le Groupe de travail spécial figurant au paragraphe 1 du document A/CONF.89/C.1/L.206 :

"Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention n'empêchent pas l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention."

Le Groupe de travail a également proposé, au paragraphe 2 dudit document, que ce texte soit inséré dans l'article 25 en tant que paragraphe 2, et que les paragraphes 2 et 3 actuels de cet article soient renumérotés comme paragraphes 3 et 4.

238. A la 33e séance, la Commission a adopté le texte suivant proposé par le Groupe de travail spécial :

"Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention n'empêchent pas l'application des dispo-

sitions obligatoires d'une autre convention déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention."

La Commission a ensuite renvoyé au Comité de rédaction pour examen la recommandation du Groupe de travail concernant l'endroit où ce texte devrait être inséré.

ARTICLE 23

A. – Texte de la CNUDCI

239. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 23. – Clauses contractuelles

"1. Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un connaissement ou tout autre document constatant le contrat de transport est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

"2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention.

"3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est émis, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transport est régi par les dispositions de la présente Convention qui annulent toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

"4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée."

B. – Amendements

240. Des amendements à l'article 23 ont été présentés par la Turquie, l'Iraq, le Japon, la République fédérale d'Allemagne et la France.

241. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) *Turquie* (A/CONF.89/C.1/L.194) :

Supprimer les mots "ou indirectement".

[Rejeté; voir le paragraphe 243 ci-après.]

b) *Iraq* (A/CONF.89/C.1/L.204) :

Remanier le début du paragraphe comme suit :

"Toute stipulation figurant dans le contrat de transport, dans un connaissement ou dans tout autre document constatant..."

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 243 ci-après.]

Paragraphe 3

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.30) :

Supprimer le paragraphe.

[Rejeté; voir le paragraphe 245 ci-après.]

b) *République fédérale d'Allemagne* (A/CONF.89/C.1/L.178)

Supprimer le paragraphe.

[Retiré; voir le paragraphe 245 ci-après.]

Paragraphe 4

a) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.30) :

Supprimer les mots "ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe 3 du présent article".

[Retiré; voir le paragraphe 246 ci-après.]

b) *France* (A/CONF.89/C.1/L.83) :

Après "retard subi par la marchandise" ajouter les mots "dans les limites prévues par la Convention".

[Renvoyé au Comité de rédaction; voir le paragraphe 246 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

242. La Première Commission a examiné l'article 23 à sa 30e séance, le 27 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

243. A la 30e séance, la proposition de la Turquie (A/CONF.89/C.1/L.194) a été rejetée. A la 30e séance également, la proposition de l'Iraq (A/CONF.89/C.1/L.204) a été renvoyée au Comité de rédaction et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

244. A la 30e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

245. A la 30e séance, la proposition de la République fédérale d'Allemagne (A/CONF.89/C.1/L.178) a été retirée en faveur de la proposition du Japon (A/CONF.89/C.1/L.30). A la 30e séance également, la proposition du Japon (A/CONF.89/C.1/L.30) a été

rejetée par 45 voix contre 14, avec 6 abstentions, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 4

246. A la 30e séance, la proposition du Japon (A/CONF.89/C.1/L.30) a été retirée à la suite du rejet de la proposition relative au paragraphe 3. A la même séance, le texte de la CNUDCI a été adopté, sous réserve de l'examen de rédaction de la proposition de la France par le Comité (A/CONF.89/C.1/L.83).

ARTICLE 24

A. – Texte de la CNUDCI

247. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 24. – Avaries communes

"1. Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

"2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour perte ou dommages causés aux marchandises déterminent aussi si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage."

B. – Amendements

248. Des amendements à l'article 24 ont été proposés par le Canada (A/CONF.89/C.1/L.200) et les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.71).

249. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

Canada (A/CONF.89/C.1/L.200) :

Supprimer les paragraphes 1 et 2 et les remplacer par le texte suivant :

"Aucune disposition de la présente Convention ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes."

[Retiré; voir le paragraphe 251 ci-après.]

Paragraphe 2

a) *Canada* (A/CONF.89/C.1/L.200) :

Supprimer les paragraphes 1 et 2 et les remplacer par le texte suivant :

"Aucune disposition de la présente Convention ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes."

[Retiré; voir le paragraphe 252 ci-après.]

b) *Etats-Unis d'Amérique* (A/CONF.89/C.1/L.71) :

Modifier le premier membre de phrase du paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur ou d'un chargeur pour perte ou dommages causés aux marchandises..."

[Retiré; voir le paragraphe 252 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

250. La Commission a examiné l'article 24 à ses 30e et 31e séances, le 27 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

251. A la 30e séance, la proposition du Canada (A/CONF.89/C.1/L.200) a été retirée et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

252. A la 30e séance, la proposition du Canada (A/CONF.89/C.1/L.200) a été retirée. A la 31e séance, la proposition des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.71) a été retirée et le texte de la CNUDCI a été adopté.

ARTICLE 25

A. – Texte de la CNUDCI

253. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 25. – Autres conventions

"1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

"2. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

"*a*) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou

"*b*) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité pour ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pou-

vant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

"3. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison causés à des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer de passagers et de leurs bagages."

B. – Amendements

254. Un amendement à l'article 25 a été proposé par l'Inde, l'Ouganda et le Pakistan (A/CONF.89/C.1/L.205).

255. Cet amendement était le suivant :

Paragraphe 1

a) Supprimer les mots "ou des dispositions de droit interne".

[Rejeté; voir le paragraphe 257 ci-après.]

b) S'il est décidé de maintenir les mots "ou des dispositions de droit interne", en préciser le sens par les mots "d'un Etat dans le cas seulement où les deux parties au litige sont des ressortissants de cet Etat".

[Retiré; voir le paragraphe 257 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

256. La Commission a examiné l'article 25 à sa 31e séance, le 27 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

257. A la 31e séance, la première proposition de l'Inde, de l'Ouganda et du Pakistan (A/CONF.89/C.1/L.205) a été rejetée, la seconde a été retirée, et le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 2

258. A la 31e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

Paragraphe 3

259. A la 31e séance, le texte de la CNUDCI a été adopté.

NOUVEL ARTICLE 26

A. – Texte proposé par le Président de la Première Commission

260. Dans le cadre de la solution de compromis adoptée sur les questions posées par les articles 5 et 6, par la variante de l'article 6 et l'article 8, le Président de la Première Commission a soumis à la Commission le texte suivant d'un nouvel article 26 à insérer dans le projet de convention (voir A/CONF.89/C.1/L.211):

"Article 26. – Unité de compte

"1. L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat partie.

"2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature [sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation] ou au moment de la ratification, [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à:

"12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

"3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

"4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature [sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation], ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article..., et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas."

B. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

261. La Première Commission a examiné ce nouvel article 26 à sa 34e séance, le 28 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

262. A la 34e séance, la Commission a adopté ce nouvel article 26.

CONSENSUS

263. L'une des propositions présentées par le Président de la Première Commission en vue d'aboutir à une solution de compromis au sujet des questions soulevées par les articles 5, 6, 8 et 26 tendait à ce que le texte ci-après soit inclus dans le rapport de la Première Commission à la Conférence plénière :

"Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale la charge de la preuve incombe au transporteur mais, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle."

264. La Commission a examiné cette proposition à sa 34e séance, et l'a adoptée.

NOUVEL ARTICLE [ ]. – RÉVISION DES MONTANTS DE LIMITATION ET UNITÉ DE COMPTE OU UNITÉ MONÉTAIRE

A. – Nouvel article proposé

265. Le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède ont présenté une proposition tendant à adopter un nouvel article qui prévoit un mécanisme de révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire spécifiée aux articles 6 et 26. Une proposition analogue a été présentée par la France à la Deuxième Commission (A/CONF.89/C.2/L.24), à sa 11e séance, le 24 mars 1978, et renvoyée à la Première Commission pour examen (A/CONF.89/C.1/L.201).

266. Le texte proposé par le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède (A/CONF.89/C.1/L.209) était le suivant :

"*Révision des montants de limitation*
[et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire]

"1. Nonobstant les dispositions de l'article [Révision et amendements], une conférence ayant uniquement pour but de modifier les montants spécifiés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 [ou de remplacer l'une ou l'autre des unités, ou les deux unités, définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités] sera convoquée par le dépositaire conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

"2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire, lorsque la CNUDCI en fera la demande parce qu'elle estime qu'une modification importante est intervenue dans la valeur des montants, ou lorsqu'un quart au moins des Etats contractants en feront la demande.

"3. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suivra son acceptation par [la moitié] des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument officiel à cet effet auprès du dépositaire.

"4. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui a accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans les relations avec les Etats contractants qui n'ont pas accepté l'amendement.

"5. La Convention telle qu'amendée sera réputée s'appliquer à tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention."

267. Le texte proposé par la France était le suivant :

"*Révision des montants de limitation de responsabilité*

"Le montant fixé à l'article... de la présente Convention peut être modifié conformément aux dispositions suivantes :

"*a*) "Le Gouvernement dépositaire" réunit les Parties contractantes en conférence de révision tous les cinq ans à compter de la signature de la présente Convention.

"Si la Convention n'est pas entrée en vigueur dans les cinq ans suivant sa signature, la première conférence de révision a lieu dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la Convention. Les conférences de révision suivantes ont lieu tous les cinq ans à partir de cette date.

"*b*) La conférence de révision a pour seul objet de modifier, s'il y a lieu, le montant de limitation fixé à l'article... de la présente Convention.

"*c*) Lorsque la Conférence de révision a adopté, à la majorité des deux tiers, un nouveau montant de limitation, cet amendement entre en vigueur dans les conditions suivantes :

"i) L'amendement est communiqué par "le Gouvernement dépositaire" à toutes les Parties contractantes aux fins d'acceptation, et à tous les Etats signataires de la Convention aux fins d'information;

"ii) L'amendement est considéré comme ayant été accepté à l'expiration d'un délai de six mois à partir de son adoption, à moins qu'au cours de cette période au moins un tiers des Parties contractantes aient communiqué une objection au "Gouvernement dépositaire";

"iii) Un amendement ayant été ainsi accepté entre en vigueur le soixantième jour après son acceptation à l'égard de toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, avant l'expiration de ce délai, ont fait une déclaration aux termes de laquelle elles ne sont pas liées par cet amendement.

"*d*) Tout Etat qui devient partie à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement de cette nature est lié par la Convention modifiée."

B. – Délibérations de la Première Commission

Séances, examen de l'article et décision

268. A sa 37e séance, le 29 mars 1978, la Commission a examiné ensemble la proposition du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède (A/CONF.89/C.1/L.209) et la proposition de la France (A/CONF.89/

C.1/L.201) tendant à adopter un nouvel article prévoyant un mécanisme de révision des montants limites et de l'unité de compte ou unité monétaire spécifiée aux articles 6 et 26. A cette séance, la Commission a décidé de créer un groupe de travail spécial composé des représentants de la Bulgarie, de la France, de la Norvège, de l'Ouganda, des Philippines et de la Pologne pour formuler des recommandations concernant une disposition éventuelle s'inspirant des deux propositions soumises à la Commission.

269. A sa 37e séance, la Commission a examiné le texte suivant proposé par le Groupe de travail spécial :

"*Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire*

"1. Nonobstant les dispositions de l'article [Révision et amendements], une conférence ayant uniquement pour but de modifier les montants spécifiés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre des unités, ou les deux unités, définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

"2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire tous les cinq ans ou lorsqu'un tiers au moins des Etats contractants en feront la demande.

"3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à toutes les Parties contractantes pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.

"4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par la moitié des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument officiel à cet effet auprès du dépositaire.

"5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui a accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les Etats contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

"6. La Convention telle qu'amendée sera réputée s'appliquer à tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention."

270. A sa 37e séance, la Commission a adopté le texte proposé par le Groupe de travail spécial, sous réserve des modifications suivantes :

a) Au paragraphe 2, supprimer les mots "tous les cinq ans ou" et remplacer les mots "un tiers" par les mots "un quart";

b) Au paragraphe 4, remplacer les mots "la moitié" par les mots "les deux tiers".

271. Le texte adopté par la Commission se lit comme suit :

"*Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire*

"1. Nonobstant les dispositions de l'article [Révision et amendements], une conférence, ayant uniquement pour but de modifier les montants spécifiés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre des unités, ou les deux unités, définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

"2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire lorsqu'un quart au moins des Etats contractants en feront la demande.

"3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à toutes les Parties contractantes pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.

"4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument officiel à cet effet auprès du dépositaire.

"5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui a accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les Etats contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

"6. La Convention telle qu'amendée sera réputée s'appliquer à tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention."

III. – Examen par la Première Commission du projet d'article intitulé "Réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales

ARTICLE [ ]. – RÉSERVES

A. – Texte de la CNUDCI

272. Le texte proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, formuler une ou plusieurs des réserves suivantes :

"*a*) ...

"*b*) ...

"2. Aucune réserve à la présente Convention autre que celles qui sont indiquées au paragraphe 1 du présent article n'est autorisée.

"3. Les réserves formulées lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, [de l'acceptation ou de l'approbation].

"4. Les réserves formulées en vertu du paragraphe 1 et la confirmation des réserves formulées en vertu du paragraphe 3 du présent article seront formellement notifiées par écrit au dépositaire.

"5. Tout Etat ayant formulé une réserve en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet à la date de la réception de la notification formelle par le dépositaire. Si la notification prévoit que le retrait de la réserve prendra effet à une date qui y est spécifiée et si cette date est postérieure à la date de la réception de la notification par le dépositaire, le retrait prendra effet à la date postérieure en question."

B. – Amendements

273. Des amendements à cet article ont été présentés par la Grèce, la France et le Japon.

274. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) *Grèce* (A/CONF.89/C.1/L.179) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'adhésion, formuler une ou plusieurs des réserves suivantes :

"*a*) Prévoyant que le montant équivalent à l'unité indiquée à l'article 6 en monnaie nationale pourra être fixé par l'Etat en question de temps à autre pour des périodes n'excédant pas six mois,

"*b*) Concernant les dispositions de la Convention relatives à la compétence et à l'arbitrage,

"*c*) Excluant l'application d'une partie ou de la totalité des dispositions de la Convention dans le cas : i) du transport d'animaux vivants, ii) du transport de marchandises inhabituelles quant à leur nature ou à leur état, lorsque ce transport est effectué en dehors des opérations commerciales ordinaires et qu'aucun connaissement négociable n'a été émis."

[Rejeté; voir le paragraphe 276 ci-après.]

b) *France* (A/CONF.89/C.1/L.207) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, formuler une ou plusieurs des réserves suivantes :

"*a*) Les dispositions de l'article [Y] n'auront d'effet, en ce qui concerne l'Etat qui formule la réserve, qu'entre les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la présente Convention ou y adhèrent."

[Retiré; voir le paragraphe 276 ci-après.]

c) *Japon* (A/CONF.89/C.1/L.210) :

Modifier ce paragraphe pour qu'il se lise comme suit :

"1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, formuler une ou plusieurs des réserves suivantes :

"*a*) Excluant l'application des paragraphes 2 à 4 de l'article 17,

"*b*) Excluant l'application du paragraphe 2 de l'article 21."

[Rejeté; voir le paragraphe 276 ci-après.]

C. – Délibérations de la Première Commission

i) *Séances*

275. La Commission a examiné l'article intitulé "Réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales à ses 36e et 37e séances, le 29 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

Paragraphe 1

276. A la 36e séance, l'amendement de la France (A/CONF.89/C.1/L.207) a été retiré, la Commission ayant décidé qu'il serait préférable que les questions soulevées par l'amendement soient examinées par la Conférence en séance plénière. A la même séance, les amendements du Japon (A/CONF.89/C.1/L.210), celui figurant à l'alinéa *a* du paragraphe 1 a été rejeté par 38 voix contre 10, avec 10 abstentions; et l'autre a été rejeté par 27 voix contre 19, avec 15 abstentions. A la 37e séance, les amendements de la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.179), celui figurant à l'alinéa *a* du paragraphe 1 ont été rejeté par 22 voix contre 6, avec 28 abstentions; celui figurant à l'alinéa *b* a été retiré; celui figurant à l'alinéa *c* a été rejeté; et celui figurant au sous-alinéa ii a été rejeté.

277. A la 37e séance, la Commission a décidé de supprimer le paragraphe.

Paragraphe 2

278. A la 37e séance, la Commission a décidé de supprimer dans ce paragraphe la référence au paragraphe 1 et de ne retenir que le texte ci-après :

"2. Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée."

Paragraphe 3

279. A la 37e séance, la Commission a décidé de supprimer ce paragraphe.

Paragraphe 4

280. A la 37e séance, la Commission a décidé de supprimer ce paragraphe.

Paragraphe 5

281. A la 37e séance, la Commission a décidé de supprimer ce paragraphe.

ANNEXE

Documents présentés à la Commission qui contiennent les observations et les notes explicatives mais qui ne contiennent pas les propositions ni les amendements

1. ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE : NOTE SUR L'ARTICLE 6 ET SUR UNE VARIANTE DE L'ARTICLE 6

Document A/CONF.89/C.1/L.47

[*Original : anglais*]
[*9 mars 1978*]

1. Les tableaux ci-joints, relatifs au commerce maritime des Etats-Unis, contiennent un état récapitulatif des exportations et des importations des Etats-Unis par voie maritime au cours des dernières années (1974 et 1975 et, pour 1976, uniquement les exportations, les données relatives aux importations n'étant pas encore disponibles). Chaque tableau contient les données qui se rapportent à l'année indiquée et donne en dollars des Etats-Unis par livre (lb), en droit de tirage spécial (DTS) par livre (lb) et en DTS par kilogramme la valeur à l'embarquement et le poids à l'embarquement du fret transporté par navires de mer dans le cadre du commerce extérieur des Etats-Unis. Le taux de conversion du dollar des Etats-Unis en DTS utilisé dans ces tableaux est de 1 DTS pour 1,20 dollars E.-U., soit approximativement la valeur moyenne à la fin de 1974 et de 1975, les deux années pour lesquelles on dispose de données sur les exportations et les importations. Le taux de conversion actuel est approximativement 1 DTS pour 1,21 dollar E.-U. Les tableaux condensés ont été établis à partir de données du U.S. Bureau of the Census, en utilisant la méthode suivante à la fois pour les exportations et pour les importations. On a d'abord calculé la valeur moyenne en dollars par livre pour chaque groupe de produits à quatre chiffres (environ 600 pour les exportations et pour les importations). Puis on a classé les groupes de produits selon un ordre croissant de valeur. On a ensuite déterminé la valeur et le poids cumulatifs à l'embarquement pour chaque groupe de produits et pour tous les groupes de produits d'une valeur moyenne inférieure en dollars par livre. Les chiffres obtenus ont été divisés par la valeur totale et par le poids total à l'embarquement, respectivement, pour donner le pourcentage cumulatif de la valeur totale et du poids total à l'embarquement pour chaque groupe de produits et pour tous les groupes de produits d'une valeur moyenne inférieure en dollars par livre. Les indications qui figurent dans les tableaux condensés sont des pourcentages obtenus selon la méthode ci-dessus à des valeurs déterminées en dollars par livre. Les valeurs en dollars ont ensuite été converties en DTS par livre et en DTS par kilogramme.

2. L'indication la plus importante des tableaux condensés pour déterminer la responsabilité en vertu de la Convention proposée est le pourcentage cumulatif de la valeur à l'embarquement, car c'est la valeur du fret, et non son poids, qui est assurée.

COMMERCE MARITIME DES ETATS-UNIS – 1974

			Exportations		*Importations*	
Dollars par livre (lb)	*DTS par livre (lb)*	*DTS par kilogramme*	*Pourcentage cumulatif de la valeur à l'embarquement*	*Pourcentage cumulatif du poids à l'embarquement*	*Pourcentage cumulatif de la valeur à l'embarquement*	*Pourcentage cumulatif du poids à l'embarquement*
0,10	0,08	0,18	30,7	80,3	35,9	89,6
0,20	0,17	0,37	44,0	91,2	46,7	94,7
0,30	0,25	0,55	51,5	94,3	51,1	96,0
0,40	0,33	0,73	56,2	95,8	54,3	96,7
0,50	0,42	0,92	61,2	96,9	57,6	97,3
0,60	0,50	1,10	63,2	97,3	61,0	97,7
0,70	0,58	1,29	65,1	97,6	64,6	98,1
0,80	0,67	1,47	65,9	97,7	65,1	98,2
0,90	0,75	1,65	67,4	97,9	67,6	98,4
1,00	0,83	1,84	68,1	98,1	71,3	98,7
1,10	0,92	2,02	69,8	98,2	72,9	98,8
1,20	1,00	2,20	75,1	98,6	81,0	99,4
1,30	1,08	2,39	78,9	98,9	82,3	99,4
1,40	1,17	2,57	83,0	99,3	82,9	99,5
1,50	1,25	2,76	83,3	99,3	83,6	99,5
1,60	1,33	2,93	83,6	99,3	84,0	99,5
1,70	1,42	3,12	84,5	99,4	85,9	99,6
1,80	1,50	3,31	85,5	99,4	87,9	99,7
1,90	1,58	3,49	87,0	99,5	88,4	99,7
2,00	1,67	3,67	89,7	99,7	88,8	99,7
2,10	1,75	3,86	90,7	99,7	89,9	99,8
2,20	1,83	4,04	90,7	99,7	90,1	99,8
2,30	1,92	4,23	92,3	99,8	90,8	99,8
2,40	2,00	4,41	92,8	99,8	91,0	99,8
2,50	2,08	4,59	93,2	99,8	91,2	99,8
2,60	2,17	4,78	93,2	99,8	91,3	99,8
2,70	2,25	4,96	93,8	99,9	91,4	99,8
2,80	2,33	5,14	94,2	99,9	92,3	99,8
2,90	2,42	5,33	94,8	99,9	93,1	99,9
3,00	2,50	5,51	94,9	99,9	93,3	99,9
4,00	3,33	7,35	96,3	99,9	98,7	99,9
5,00	4,17	9,19	97,6	99,9	99,1	99,9

COMMERCE MARITIME DES ETATS-UNIS – 1975

			Exportations		Importations	
Dollars par livre (lb)	*DTS par livre (lb)*	*DTS par kilogramme*	*Pourcentage cumulatif de la valeur à l'embarquement*	*Pourcentage cumulatif du poids à l'embarquement*	*Pourcentage cumulatif de la valeur à l'embarquement*	*Pourcentage cumulatif du poids à l'embarquement*
0,10	0,08	0,18	24,8	56,6	38,9	90,7
0,20	0,17	0,37	42,2	92,0	45,1	94,0
0,30	0,25	0,55	47,6	94,6	52,7	96,3
0,40	0,33	0,73	50,4	95,5	56,5	97,2
0,50	0,42	0,92	54,1	96,4	58,4	97,5
0,60	0,50	1,10	55,5	96,7	63,2	98,1
0,70	0,58	1,29	59,3	97,3	64,8	98,3
0,80	0,67	1,47	60,3	97,5	66,3	98,4
0,90	0,75	1,65	61,2	97,6	67,7	98,6
1,00	0,83	1,84	62,4	97,8	69,9	98,7
1,10	0,92	2,02	63,1	97,8	72,3	98,9
1,20	1,00	2,20	63,9	97,9	73,6	99,0
1,30	1,08	2,39	64,9	98,0	74,6	99,1
1,40	1,17	2,57	70,4	98,5	81,9	99,4
1,50	1,25	2,76	74,2	98,8	82,8	99,5
1,60	1,33	2,93	77,0	99,0	83,4	99,5
1,70	1,42	3,12	78,2	99,1	83,8	99,5
1,80	1,50	3,31	83,2	99,4	84,5	99,6
1,90	1,58	3,49	83,5	99,4	87,4	99,7
2,00	1,67	3,67	84,1	99,4	88,5	99,7
2,10	1,75	3,86	84,6	99,5	88,6	99,7
2,20	1,83	4,04	84,7	99,5	88,8	99,7
2,30	1,92	4,23	85,3	99,5	90,2	99,8
2,40	2,00	4,41	86,5	99,6	90,5	99,8
2,50	2,08	4,59	87,9	99,6	91,7	99,8
2,60	2,17	4,78	91,1	99,8	92,1	99,8
2,70	2,25	4,96	91,8	99,8	92,2	99,8
2,80	2,33	5,14	92,2	99,8	94,0	99,9
2,90	2,42	5,33	92,2	99,8	94,1	99,9
3,00	2,50	5,51	92,3	99,8	94,4	99,9
4,00	3,33	7,35	95,1	99,9	98,3	99,9
5,00	4,17	9,19	96,0	99,9	98,8	99,9

COMMERCE MARITIME DES ETATS-UNIS – 1976

			Exportations	
Dollars par livre (lb)	*DTS par livre (lb)*	*DTS par kilogramme*	*Pourcentage cumulatif de la valeur à l'embarquement*	*Pourcentage cumulatif du poids à l'embarquement*
0,10	0,08	0,18	34,1	87,0
0,20	0,17	0,37	40,6	92,2
0,30	0,25	0,55	46,1	94,8
0,40	0,33	0,73	49,1	95,7
0,50	0,42	0,92	51,1	96,3
0,60	0,50	1,10	54,7	97,0
0,70	0,58	1,29	56,6	97,3
0,80	0,67	1,47	58,7	97,6
0,90	0,75	1,65	58,9	97,7
1,00	0,83	1,84	59,8	97,8
1,10	0,92	2,02	60,8	97,9
1,20	1,00	2,20	61,8	98,0
1,30	1,08	2,39	62,9	98,1
1,40	1,17	2,57	63,6	98,1
1,50	1,25	2,76	69,4	98,6
1,60	1,33	2,93	70,7	98,7
1,70	1,42	3,12	71,5	98,7
1,80	1,50	3,31	76,6	99,1
1,90	1,58	3,49	81,8	99,4
2,00	1,67	3,67	81,9	99,4
2,10	1,75	3,86	82,5	99,4
2,20	1,83	4,04	83,0	99,5
2,30	1,92	4,23	83,2	99,5

COMMERCE MARITIME DES ETATS-UNIS – 1976 (*suite*)

Exportations				
Dollars par livre (lb)	*DTS par livre (lb)*	*DTS par kilogramme*	*Pourcentage cumulatif de la valeur à l'embarquement*	*Pourcentage cumulatif du poids à l'embarquement*
2,40	2,00	4,41	83,8	99,5
2,50	2,08	4,59	84,9	99,6
2,60	2,17	4,78	84,9	99,6
2,70	2,25	4,96	86,2	99,6
2,80	2,33	5,14	88,3	99,7
2,90	2,42	5,33	89,3	99,7
3,00	2,50	5,51	90,1	99,8
4,00	3,33	7,35	94,3	99,9
5,00	4,17	9,19	95,0	99,9

1 DTS = 1,20 dollar E.-U.
1,00 dollar E.-U. = 0,8333 DTS
1 kilogramme = 2,2046 livres (lb)

2. DÉCLARATION FAITE PAR M. STEPHEN A. SILARD, CONSEILLER PRINCIPAL DU FONDS MONÉTAIRE INTERNATIONAL SUR L'UNITÉ DE COMPTE À L'ARTICLE 6

Document A/CONF.89/C.1/L.109

[*Original : anglais*]
[*10 mars 1978*]

1. L'une des tâches de notre conférence est de choisir une unité de compte aux fins de la Convention sur le transport de marchandises par mer. Ce choix, comme les autres décisions que la Conférence sera appelée à prendre, doit être conforme aux objectifs énoncés dans le projet d'article 3, relatif à l'interprétation de la Convention, dans lequel il est stipulé qu'il sera tenu compte du caractère international de cet instrument et du besoin de promouvoir l'uniformité. Les observations ci-après sont formulées dans cet esprit.

2. Il me semble utile pour commencer de présenter brièvement tel qu'il m'apparaît le fond historique sur lequel se déroule l'examen de la disposition concernant l'unité de compte. Lors des réunions que la CNUDCI a consacrées à la préparation du projet de convention en avril 1976, on a envisagé d'utiliser à cette fin les droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international[a]. On a envisagé cette solution compte tenu des faits nouveaux intervenus dans le domaine du droit monétaire international et des relations monétaires internationales. Parmi ces faits, on peut citer le deuxième amendement aux statuts du Fonds monétaire international, en vertu duquel le prix officiel de l'or est aboli pour presque toutes les applications pratiques, ce métal ne pouvant plus être utilisé par les Etats membres du Fonds, qui sont actuellement au nombre de 133, ni comme dénominateur commun pour leurs accords d'échange, ni comme dénominateur pour les accords d'échange individuels. De plus, le Fonds s'est engagé à réduire progressivement le rôle monétaire de l'or, à éviter le retour à un nouveau cours officiel ainsi que la fixation d'un prix de l'or sur le marché, cependant que les membres du Fonds s'engageaient à collaborer avec le Fonds lui-même et entre eux pour faire des DTS l'avoir de réserve principal dans le système monétaire international. Le cours de l'or sur les marchés est fluctuant, et pour cette raison, il ne présente pas sur le plan technique les caractéristiques de certitude et d'uniformité qui devraient être celles d'une unité de compte servant à évaluer les monnaies. C'est pour cela que l'on est arrivé d'une manière générale à la conclusion qu'avec cette évolution de la situation l'or ne présente plus les caractéristiques voulues en tant qu'unité de compte aux fins des accords internationaux de portée universelle conclus de nos jours, tels que la Convention sur le transport de marchandises par mer. Avec cette évolution, il est devenu nécessaire de trouver une unité de compte fonctionnellement adaptée à la situation et généralement acceptée sur le plan international; or l'utilisation des DTS à des fins de ce genre est déjà prévue ou proposée dans un grand nombre de traités relatifs à des questions telles que les transports internationaux par avion, par mer et par chemin de fer, les services de télécommunications et services postaux internationaux, ainsi que les opérations financières internationales.

3. La proposition tendant à utiliser le DTS en tant qu'unité de compte est justifiée. Les DTS constituent un avoir international officiel dont on a alloué environ 9,3 milliards d'unités, et leur valeur est fixée par accord international selon une formule nettement définie, qui reflète l'importance des monnaies les plus importantes des membres du Fonds dans le commerce et les paiements internationaux. Le Fonds calcule, donne et publie la valeur des monnaies nationales exprimée dans cette unité. A l'heure actuelle, il publie quotidiennement la valeur de 32 monnaies évaluées en DTS. Le DTS est l'unité de compte propre au Fonds; et c'est dans cette unité que son exprimées les quotes-parts du Fonds, qui atteindront dans le proche avenir environ 39 milliards de DTS (après la sixième révision générale des quotes-parts), et que se font toutes les opérations et transactions du Fonds. Il convient de rappeler à cet égard qu'en vertu du deuxième amendement des statuts du Fonds, pour modifier le principe de l'évaluation des DTS ou pour modifier de façon fondamentale l'application effective de ce principe, il faudra une décision prise à une majorité de 85 p. 100 du nombre total des voix. Le pourcentage élevé ainsi exigé est pratiquement une assurance de stabilité et de continuité quant à la méthode d'évaluation des DTS.

4. Les conséquences résultant du fait qu'un certain nombre d'Etats participant à la Conférence ne sont pas membres du Fonds monétaire international ont été examinées lors de la réunion de la CNUDCI dont j'ai parlé plus haut. Ces Etats ne voient pas d'obstacles à l'utilisation du DTS en tant qu'unité de compte aux fins de la Convention, mais ils souhaitent déterminer la valeur de leur monnaie nationale en DTS, ou si leur législation n'autorise pas l'évaluation de leur monnaie en DTS, continuer à utiliser l'or comme unité de compte pour évaluer leur propre monnaie, comme cela a été fait dans les Protocoles de Montréal de 1975 relatifs à l'aviation civile internationale[b]. Aucune décision n'a été prise sur cette question lors de la réunion préparatoire de la CNUDCI, et le projet de convention laisse en blanc la définition de l'unité de compte dans le projet d'article 6.

5. Depuis la réunion de la CNUDCI, le 19 avril 1976, un fait nouveau a été enregistré, à savoir un accord sur une version révisée de la formulation utilisée dans les Protocoles de Montréal. Cet accord est intervenu le 19 novembre 1976 avec la signature de la Convention de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes[c] et il est repris dans trois autres protocoles de la même date (Protocole à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité

[a] Voir A/CN.9/C.1/SR.10.

[b] Pour le texte de l'article VII du Protocole de Montréal n° 4, voir document A/CONF.89/8, ci-dessus, note de bas de page 32.

[c] Pour le texte de l'article 8 de la Convention de Londres, voir document A/CONF.89/8, ci-dessus, note de bas de page 31.

civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Protocole à la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et Protocole à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages). La révision ainsi effectuée vise à résoudre une difficulté reconnue dans les Protocoles de Montréal, à savoir le fait qu'il n'existe aucune garantie juridique d'uniformité dans l'évaluation des monnaies des Etats membres et non membres du Fonds. La solution consistait à exiger que les calculs et conversions nécessaires pour les Etats non membres soient "faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partic la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte...". Pour appliquer ce principe, les Etats en question sont tenus d'indiquer au dépositaire leur méthode de calcul ou les résultats de la conversion, et de l'informer chaque fois qu'un changement intervient dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte.

6. Pour compléter la présentation de l'article 8 de la Convention de Londres, il convient de mentionner une disposition connexe contenue à l'article 21 de cette convention, en vertu de laquelle il est prévu la possibilité de substituer d'autres unités de compte à celles qui sont définies aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 (c'est-à-dire, soit le DTS, soit l'or, soit ces deux unités de compte). La procédure prévue à l'article 21 consiste à réunir, à la demande d'au moins un quart des Etats membres, une conférence spéciale qui pourra décider une substitution d'unité de compte à la majorité des deux tiers des Etats parties présents et participant au vote.

7. Comme la Convention de Londres de 1976 représente le dernier accord en date entre membres et non membres du Fonds sur une disposition traitant de l'unité de compte, elle peut être considérée comme une base appropriée pour étudier le choix de l'unité de compte aux fins de la présente Convention, question dont je vais maintenant traiter.

8. La disposition concernant l'unité de compte dans la Convention de Londres représente une nette amélioration par rapport aux Protocoles de Montréal, du fait qu'elle a pour but d'assurer que l'évaluation des monnaies de tous les Etats parties se fera de manière sensiblement uniforme, qu'ils soient ou non membres du Fonds. Ce résultat est atteint en utilisant le DTS comme unité de compte pour les Etats membres, et en exigeant des autres Etats parties qu'ils évaluent leur monnaie de façon à exprimer dans la mesure du possible "la même valeur réelle" que celle exprimée en unités de compte. Certes, la notion de "valeur réelle" n'est pas définie, et sa signification dépend donc forcément de la pratique effective; néanmoins, l'engagement pris par les parties et le fait qu'elles sont en même temps tenues d'indiquer au dépositaire la façon dont elles effectuent leur calcul ont été considérés par les négociateurs de la Convention de Londres comme apportant une garantie suffisante que l'on obtiendra "la même valeur réelle" que celle qui serait calculée sur la base du DTS. Je pense toutefois qu'il serait possible de trouver une expression plus satisfaisante que "valeur réelle", parce qu'il s'agit là d'une expression qui désigne normalement en langage économique une valeur ajustée compte tenu de variations des niveaux de prix, ce qui n'est probablement pas le sens dans lequel elle est prise dans la Convention de Londres.

9. Les conséquences techniques de cette disposition pour les Etats non membres du Fonds dont la législation ne permet pas que leurs monnaies soient évaluées en DTS ne me semblent pas toutefois poser d'autre question que ce problème de langage. Le tout est de savoir si l'obligation de parvenir à "la même valeur réelle" est comprise conventionnellement comme une sorte d'accord de stabilisation, c'est-à-dire comme la prise d'un engagement par les Etats considérés en vertu duquel, à moins qu'ils ne modifient leur législation, et jusqu'au moment où ils le feront, ils continueront à évaluer leurs monnaies par rapport à l'or aux fins de la Convention de Londres (et des Protocoles adoptés simultanément) en prenant pour base un prix équivalant au prix historique officiel de 35 DTS par once d'or fin. Je pose cette question parce que le deuxième amendement abolit ce prix à presque toutes les fins dans le cadre du système monétaire international.

10. Si l'on retient à cet égard dans la Convention sur le transport de marchandises par mer la solution adoptée par la Convention de Londres de 1976, il conviendra de régler une difficulté inhérente à cette solution, difficulté qui résulte du fait que la Convention de Londres prévoit expressément une unité de compte définie par rapport à l'or et suppose implicitement une méthode d'évaluation par rapport à l'or en stipulant qu'il convient d'exprimer "la même valeur réelle" dans des circonstances où il n'existe plus d'accord international général sur le prix de l'or. Il est exact que la possibilité de choisir l'évaluation par rapport à l'or serait ouverte seulement aux Etats parties qui ne sont pas membres du Fonds dont la législation n'autorise pas que leurs monnaies nationales soient évaluées en DTS. Mais cette technique risque d'avoir des répercussions plus larges. Par exemple, si à un moment donné de l'avenir les Etats en question modifiaient leur législation concernant l'évaluation de leur monnaie par rapport à l'or et s'alignaient sur le reste du monde, quelle serait la situation juridique en vertu de la Convention? Serait-il nécessaire de réviser cette dernière afin de donner effet auxdites modifications? Il serait possible dans une certaine mesure de régler ce problème technique, aux fins de la Convention sur le transport de marchandises par mer, de la même façon qu'on l'a fait dans la Convention de Londres, c'est-à-dire en ajoutant une disposition analogue à celle de l'article 21 de la Convention de Londres dont j'ai fait état plus haut.

11. Compte tenu de ce que je viens de dire, la Conférence souhaitera peut-être envisager une autre solution qui tiendrait compte également de la position actuelle des Etats qui ne sont pas membres du Fonds et dont la législation n'autorise pas l'utilisation du DTS comme unité de compte. Cette solution consisterait à autoriser les Etats en question à évaluer leur monnaie, aux fins de la Convention, selon une méthode déterminée par chacun des Etats intéressés, mais sous réserve que les valeurs exprimées soient les mêmes que celles qui seront appliquées aux autres Etats contractants en vertu des dispositions du paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention de Londres. Ainsi, on ne modifierait pas le *statu quo* pour les Etats en question, du fait qu'ils pourraient continuer à évaluer leur monnaie formellement par rapport à l'or aussi longtemps qu'ils le souhaiteraient; mais l'on se donnerait en même temps un cadre technique souple en permettant l'adoption d'une méthode différente d'évaluation sans qu'il soit besoin de réviser la Convention.

12. Je conclurai en invitant les participants à la Conférence à me poser toutes les questions qu'ils souhaitent sur les points dont j'ai traité, et en offrant ma coopération pleine et entière pour la rédaction d'un texte sur l'unité de compte.

Projet d'article 6

Disposition concernant l'unité de compte

a) Par unité de compte, on entend le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international. Les montants dont il est question dans la présente Convention seront exprimés en monnaie nationale de l'Etat contractant dans lequel sera imposée la limite, ces montants étant fixés compte tenu de la valeur de cette monnaie à la date du paiement, valeur exprimée en droits de tirage spéciaux conformément aux équivalences publiées par le Fonds international ou calculées, au cas où ces équivalences ne seraient pas publiées, en se référant à la valeur d'une autre monnaie dont la valeur en DTS est publiée.

b) Néanmoins, la valeur de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation n'autorise pas l'application de la méthode prévue à l'alinéa *a* ci-dessus sera calculée aux fins de la présente Convention selon la méthode arrêtée par l'Etat contractant intéressé, étant entendu que ce calcul sera fait de façon à exprimer dans cette monnaie nationale la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte par les membres du Fonds monétaire international. Les Etats contractants devront indiquer au dépositaire au moment de la signature la méthode de calcul qu'ils appliqueront aux fins du présent alinéa *b* et l'informer de tout changement apporté à cette méthode de calcul.

3. Etats-Unis d'Amérique : note concernant les effets de l'inflation sur les limites de responsabilité des Règles de Visby

Document A/CONF.89/C.1/L.131

[*Original : anglais*]
[*14 mars 1978*]

1. Les tableaux ci-joints intitulés "Hausse des prix pour le produit national brut des Etats-Unis", "Hausse des prix des marchandises entrant dans le produit national brut des Etats-Unis", "Hausse des prix des exportations mondiales" et "Hausse des prix des importations mondiales" ont été établis afin de mettre en évidence les effets de l'inflation sur les limites de responsabilité fixées par les Règles de

Visby de 1968, de donner quelque indication quant aux niveaux de responsabilité pécuniaire qu'il convient de prévoir à l'article 6 du projet de convention de la CNUDCI pour que la valeur réelle soit maintenue constante et enfin de démontrer la nécessité d'introduire dans la nouvelle convention une disposition qui tienne compte de l'inflation future pour que la valeur pécuniaire réelle soit maintenue constante en vertu de cet instrument.

2. Les sources utilisées sont quatre mesures de l'inflation publiées régulièrement, deux par les Etats-Unis et deux par l'Organisation des Nations Unies. Pour chaque année postérieure à 1968, la valeur constante en dollars a été calculée selon la formule suivante :

Coefficient de déflation des prix pour une année donnée

Coefficient de déflation des prix pour l'année de référence (1968) x la valeur au cours de l'année de référence (0,90 dollar E.-U. ou 667,00 dollars E.-U.) = le chiffre en dollars par livre (lb) ou en dollars par colis au cours de l'année considérée.

Les droits de tirage spéciaux par kilogramme ont été ensuite calculés en multipliant le chiffre en dollars par livre (lb) par 2,2046 (soit le nombre de livres par kilo), puis par 0,8333 (soit le nombre de dollars par DTS, à un DTS = 1,20 dollar E.-U.). Le résultat a été arrondi à la centaine de DTS inférieure ou supérieure. Les droits de tirage spéciaux par colis ont été déterminés en multipliant le chiffre en dollars par colis par 0,8333 (soit le nombre de dollars par DTS, à un DTS = 1,20 dollar E.-U.). Le résultat a été arrondi au DTS inférieur ou supérieur.

3. Les tableaux revêtent des taux annuels moyens d'inflation allant d'un peu moins de 5 p.100 pour les marchandises entrant dans le PNB des Etats-Unis à un peu plus de 11 p.100 pour les exportations et les importations mondiales selon les chiffres du Bureau de statistique de l'ONU. Pour l'ensemble du PNB des Etats-Unis, le taux annuel moyen d'inflation est légèrement supérieur à 6 p.100, composé annuellement.

4. Pour maintenir constante la valeur réelle des limites pécuniaires de responsabilité fixées en 1968 par les Règles de Visby, sans tenir compte d'autres modifications du régime de la responsabilité qui affectent l'équilibre entre le chargeur et l'armateur et en appliquant les taux d'inflation indiqués ci-dessus, les limites pécuniaires de responsabilité devraient se situer entre :

— 1,48 dollar E.-U. par livre (2,72 DTS par kilogramme) et 2,62 dollars E.-U. par livre (4,82 DTS par kilogramme); et
— 1 096 dollars E.-U. par colis (913 DTS par colis) et 1 947 dollars E.-U par colis (1 622 DTS par colis).

HAUSSE DES PRIX POUR LE PRODUIT NATIONAL BRUT DES ETATS-UNIS

Année	*Coefficient de déflation des prix pour le PNB**	*Dollars/ livres*	*DTS/kg*	*Dollars/ colis*	*DTS/colis*
1968	82,57	0,90	1,65	667	556
1969	86,72	0,95	1,75	700	583
1970	91,36	1,00	1,84	738	615
1971	96,02	1,05	1,93	776	647
1972	100,00	1,09	2,00	808	673
1973	105,80	1,15	2,11	855	712
1974	116,02	1,27	2,33	937	781
1975	127,18	1,39	2,55	1 027	856
1976	133,88	1,46	2,68	1 081	901
1977	141,33**	1,54	2,83	1 142	952

* *Source* : *Survey of Current Business,* juillet 1977. Bureau of Economic Analysis, U.S. Department of Commerce. Tableau 7.1 – Coefficient implicite de déflation des prix pour le produit national brut (total).

** *Source* : Estimate Bureau of Economic Analysis, U.S. Department of Commerce. 1 DTS = 1,20 dollar E.-U.; 1 dollar E.-U. = 0,8333 DTS; 1 kilogramme = 2,2046 livres.

HAUSSE DES PRIX DES MARCHANDISES ENTRANT DANS LE PRODUIT NATIONAL BRUT DES ETATS-UNIS

Année	*Coefficient de déflation des prix des marchandises**	*Dollars/lb*	*DTS/kg*	*Dollars/ colis*	*DTS/colis*
1968	87,1	0,90	1,65	667	556
1969	90,6	0,94	1,73	694	578
1970	94,4	0,98	1,80	723	602
1971	97,6	1,01	1,86	747	622
1972	100,0	1,03	1,89	766	638
1973	105,2	1,09	2,00	806	672
1974	115,2	1,19	2,19	882	735
1975	127,4	1,32	2,43	976	813
1976	131,7	1,36	2,50	1 009	841
1977	136,3**	1,41	2,59	1 044	870

* *Source* : *Survey of Current Business,* juillet 1977, Bureau of Economic Analysis, U.S. Department of Commerce. Tableau 7.3 – Coefficient implicite de déflation des prix pour le PNB par type de produit.

** *Source* : Estimate Bureau of Economic Analysis, U.S. Department of Commerce. 1 DTS = 1.20 dollar E.-U.; 1 dollar E.-U. = 0.8333 DTS; 1 kilogramme = 2,2046 livres.

HAUSSE DES PRIX POUR LES EXPORTATIONS MONDIALES

Année	*Base d'indexation**	*Dollars/ lb*	*DTS/kg*	*Dollars/ colis*	*DTS/colis*
1968	92	0,90	1,65	667	556
1969	95	0,93	1,71	689	574
1970	100	0,98	1,80	725	604
1971	105	1,03	1,89	761	634
1972	114	1,12	2,06	826	689
1973	141	1,38	2,54	1 022	852
1974	199	1,95	3,58	1 443	1 202
1975	216	2,11	3,88	1 566	1 305
1976	218**	2,13	3,91	1 580	1 317

* *Source* : *Bulletin mensuel de statistique des Nations Unies*, janvier 1977, vol. XXXI, n° 1. Tableau spécial B – Commerce mondial des économies de marché.

** *Source* : Bureau de statistique de l'Organisation des Nations Unies. 1 DTS = 1,20 dollar E.-U.; 1 dollar E.-U. = 0,8333 DTS; 1 kilogramme = 2,2046 livres.

HAUSSE DES PRIX POUR LES IMPORTATIONS MONDIALES

Année	*Base d'indexation**	*Dollars/ lb*	*DTS/kg*	*Dollars/ colis*	*DTS/colis*
1968	93	0,90	1,65	667	556
1969	96	0,93	1,71	688	574
1970	100	0,97	1,78	717	598
1971	105	1,02	1,87	753	628
1972	114	1,10	2,02	818	681
1973	140	1,36	2,50	1 004	837
1974	198	1,92	3,53	1 420	1 183
1975	217	2,10	3,86	1 556	1 297
1976	218**	2,11	3,88	1 563	1 303

* *Source* : *Bulletin mensuel de statistique des Nations Unies*, janvier 1977, vol. XXXI, n° 1. Tableau spécial B – Commerce mondial des économies de marché.

** *Source* : Bureau de statistique des Nations Unies. 1 DTS = 1,20 dollar E.-U.; 1 dollar E.-U. = 0,8333 DTS; 1 kilogramme = 2,2046 livres (lb).

4. QUESTIONS PRINCIPALES SUR LES ARTICLES 5 ET 6 SOUMISES PAR LE PRÉSIDENT À L'EXAMEN DE LA PREMIÈRE COMMISSION

Document A/CONF.89/C.1/L.132

[*Original : français*]
[*14 mars 1978*]

1. Faut-il rétablir l'exonération pour faute nautique ?

2. La Commission est-elle favorable à la solution du paragraphe 4 de l'article 5 tendant à imposer au demandeur, en cas de dommage causé par l'incendie, la charge de prouver que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires ?

3. Dans la recherche d'une limite de responsabilité, faut-il adopter un double critère (colis et poids) ou un critère unique (poids) ? Et quel serait le montant de l'indemnité par unité ? Dans quels cas la responsabilité devrait-elle être illimitée ?

4. Faut-il exclure du champ d'application du régime ou de la Convention la responsabilité pour le retard ? Dans la négative, convient-il d'établir un régime spécial pour ce type de préjudice ou faut-il le mettre sur le même pied que le préjudice causé par la perte ? Et au cas où un régime spécial serait préférable, sur quelle base la limite de la responsabilité devrait-elle être fixée ? Sur le montant du fret ou sur un multiple du fret ?

5. Comment déterminer l'unité de compte ?

5. ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD NOTE SUR L'ARTICLE 5

Document A/CONF.89/C.1/L.133

[*Original : anglais*]
[*14 mars 1978*]

Introduction

1. Le but de la présente note est de mettre en lumière les incidences économiques qu'aurait le texte actuel du projet d'article 5 en supprimant la cause d'exonération de responsabilité que le transporteur pouvait invoquer en vertu des Règles de La Haye de 1924 et de 1968 en cas de perte ou de dommage aux marchandises résultant d' "actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation... du navire". On pose en thèse que ces incidences intéressent également tous les pays: on ne fait pas de distinction entre les intérêts des transporteurs et des chargeurs dans les pays développés et dans les pays en développement.

2. Le Royaume-Uni connaît les raisons que l'on a fait valoir pour exclure le moyen de défense de l' "erreur de navigation" du texte de la CNUDCI et comprend bien beaucoup de ces raisons. En particulier, il partage le désir que la responsabilité du transporteur soit formulée de façon simple dans la nouvelle Convention de la CNUDCI. Toutefois, le Royaume-Uni estime que les conséquences économiques qu'aurait la suppression du moyen de défense de l'erreur de navigation n'ont pas été pesées avec assez de soin. Il est fermement convaincu que la plus importante de ces conséquences sera une augmentation du coût net du transport maritime qui entraînera inévitablement une augmentation de coût pour le consommateur final et une modification contestable de la structure des dispositions d'assurance. La première conséquence jouera au détriment de la communauté commerciale mondiale tout entière (pays développés aussi bien que pays en développement et pays chargeurs aussi bien que pays transporteurs), tandis que la seconde aura des résultats défavorables surtout pour les pays qui ont des marchés d'assurance étroits ou en voie de développement.

3. L'opinion mûrement réfléchie du Royaume-Uni, fondée sur les vues concordantes de ses compagnies d'assurance, de ses chargeurs et de ses transporteurs, est que les arguments économiques que l'on peut faire valoir pour insérer le moyen de défense de l'erreur de navigation dans le projet de convention de la CNUDCI ont suffisamment de force pour faire de cette question une des questions les plus importantes que doit trancher la Conférence. Si, par exemple, comme il est dit dans le rapport intitulé Les connaissements, "du point de vue économique... le coût du système actuel est excessif, la mesure de l'excès de coût correspondant exactement à la double assurance qui résulte de l'incertitude dans la répartition des risques"[d], alors l'absence de moyen de défense de l'erreur de navigation fera que les nouvelles règles seront encore plus sujettes à critiques à cet égard.

Les facteurs du coût

4. Plusieurs raisons importantes font qu'on ne peut guère douter que l'omission du moyen de défense de l'erreur de navigation entraînera une augmentation du coût net du transport maritime.

5. La première raison, et la plus importante, est que la suppression du moyen de défense de l'erreur de navigation aura pour effet non pas de réduire le nombre des cas de double assurance, mais plutôt de le faire augmenter. Les assureurs des chargeurs devront toujours assurer les risques pour la période précédant et suivant le transport par mer pour les dommages dont on ne peut prouver qu'ils ont eu lieu pendant la période où le transporteur était responsable et pour toute insuffisance ou défaut d'indemnisation du fait de la limitation de la responsabilité du transporteur, de sa faillite ou de toute autre raison. Il faut donc s'attendre que toute réduction des primes d'assurance payées par les chargeurs soit très limitée.

6. L'autre aspect de ce point est que rendre le transporteur responsable d'une erreur de navigation l'obligerait manifestement à prendre une couverture d'assurance responsabilité supplémentaire. Cela entraînera nécessairement des coûts supplémentaires qui se traduiront par une augmentation des taux de fret. La nature des dispositions d'assurance est telle qu'une augmentation du coût de l'assurance responsabilité ne sera pas contrebalancée par une diminution équivalente des coûts d'assurance des marchandises.

7. Il est aussi probable qu'il y aura des frais importants qui découleront des recours que les assureurs de marchandises intenteront pour essayer d'obtenir un dédommagement pour les pertes de cargaisons maritimes dues à des erreurs de navigation.

8. Le deuxième point important est qu'imposer au transporteur une responsabilité pour les dommages ou pertes causés par une erreur de navigation ne rapportera souvent que des avantages très limités aux réclameurs. Si une erreur de navigation cause une collision et entraîne la perte totale des navires en cause, il y aura alors des réclamations maritimes importantes autres que celles se rapportant à la perte de la cargaison. En pareil cas, les demandes d'indemnités concernant les marchandises feront l'objet d'une limitation globale et peut-être d'une réduction massive. De même, les demandes d'indemnités relatives aux marchandises auront pour effet de réduire les paiements faits pour d'autres réclamations maritimes découlant de l'incident dans une mesure beaucoup plus importante que cela n'aurait été le cas autrement.

9. On peut être tenté, par analogie avec d'autres conventions relatives au transport international qui ne contiennent pas de moyens de défense comparables, d'omettre le moyen de défense de l'erreur de navigation, mais le Royaume-Uni est convaincu qu'il faut traiter chaque mode de transport conformément à ses caractéristiques particulières. Les arguments d'ordre économique exposés ci-dessus pour que l'on conserve le moyen de défense de l'erreur de navigation dans le contexte maritime sont clairs. D'autre part, il convient d'observer que les énormes sommes qui sont ordinairement risquées dans les transports par mer sont sans comparaison avec celles qui sont engagées dans les autres modes de transport. Pourtant, par exemple, pour le transport routier, en vertu de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) [article 17], il est prévu des causes spécifiques d'exonération de la responsabilité du transporteur adaptées à ce mode de transport.

Les chargeurs

10. Lorsqu'il a examiné les conséquences de l'omission du moyen de défense de l'erreur de navigation, le Royaume-Uni a accordé une attention particulière aux vues de ses chargeurs. Le British Shippers Council (l'organe national représentatif des chargeurs) a déclaré qu'à son avis la question de l'erreur de navigation était de la plus haute importance pour les propriétaires de navires et les chargeurs. Il ne doute pas que la suppression de ce moyen de défense, bien qu'il ait "un attrait superficiel évident pour les chargeurs", entraînera pour le chargeur une augmentation des coûts de fret qui ne sera pas compensée par des réductions proportionnées des primes d'assurance des marchandises et n'affectera pas sensiblement l'incidence des accidents en mer et des risques auxquels les marchandises sont exposées de ce fait.

11. Le Shippers Council mentionne également les avantages que présente la souplesse du système d'assurance des marchandises comme un argument supplémentaire pour ne pas faire peser davantage

[d] TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1, par. 165.

la charge de l'assurance sur le transporteur. Il est bien sûr évident qu'avec les dispositions actuelles les chargeurs peuvent plus ou moins prendre la couverture qu'ils désirent, là où ils veulent, et en l'adaptant aux circonstances d'une expédition individuelle. Ainsi, le chargeur peut, dans une large mesure, garder ses coûts d'assurance sous son propre contrôle. Il est clair qu'il perdrait ce contrôle si le transporteur était obligé de prendre, par l'assurance de responsabilité, une part plus considérable de la couverture en question.

Les assureurs

12. Au Royaume-Uni, les organismes qui assurent les transporteurs (clubs P et I – mutuelles de protection et d'indemnisation) et ceux qui assurent les marchandises sont unanimes à s'opposer à l'omission du moyen de défense de l'erreur de navigation. Ils y voient un facteur d'augmentation sans compensation de leurs dépenses administratives, d'incertitude et de coût supplémentaires découlant de la multiplication des cas de double assurance et, étant donné l'absence de tout avantage pour compenser ces inconvénients, une cause de perturbation inutile de l'équilibre entre l'assurance des marchandises et l'assurance de responsabilité.

Les transporteurs

13. Les arguments exposés ci-dessus en faveur de l'insertion dans les règles envisagées du moyen de défense de l'erreur de navigation ont été développés entièrement sans qu'il soit question des intérêts des transporteurs eux-mêmes. Toutefois, comme on pouvait le prévoir, les armateurs du Royaume-Uni appuient les vues des chargeurs et des assureurs. Bien qu'il faille s'attendre que l'augmentation des coûts qui résultera pour les armateurs du fait qu'ils assumeront la responsabilité pour erreur de navigation entraîne une augmentation des taux de fret pour les chargeurs, l'augmentation de coût nette qui se produirait provoquerait, par le jeu de lois économiques élémentaires, une diminution de la demande de services de transport par mer et du volume du commerce maritime du fait que le transport de certaines marchandises marginales deviendrait trop coûteux. Il est clair que cette perspective ne sourit pas aux armateurs, dont les moyens d'existence dépendent de la demande des services qu'ils offrent.

Effet économique général

14. Même si, contrairement à ce que nous croyons, la diminution des taux d'assurance de marchandises devait contrebalancer l'augmentation des contributions de P et I et les augmentations subséquentes des taux de fret, s'il en résultait un avantage, ce serait, du point de vue de la balance des paiements, les pays tels que le Royaume-Uni qui comptent beaucoup d'armateurs et d'organismes de protection et d'indemnisation qui en bénéficieraient. Toutefois, le Royaume-Uni se préoccupe essentiellement de l'augmentation générale éventuelle du coût des transports.

Conclusion

15. La thèse qui est développée ci-dessus repose sur un raisonnement commercial qui intéresse tous les pays. Le fait que les chargeurs du Royaume-Uni sont violemment opposés au texte de la CNUDCI concernant l'erreur de navigation après avoir procédé à une étude approfondie de cette question est particulièrement significatif, et il est clair que, si l'on n'y insère pas ce moyen de défense, la convention envisagée trahira les intérêts des chargeurs autant (et probablement plus) que les intérêts des transporteurs. Les conséquences économiques de l'omission de ce moyen de défense seront préjudiciables à tous les pays, mais ce sont les pays en développement qui en pâtiront le plus. Ce sont eux qui seront le plus gravement touchés par l'augmentation des coûts et qui perdront leurs activités d'assurance des marchandises en voie de développement, tandis que les activités d'assurance de responsabilité des transporteurs des pays développés en gagneront.

16. Pour les raisons exposées ci-dessus, le Royaume-Uni considère qu'il est souhaitable que le moyen de défense de l'erreur de navigation soit introduit dans l'article 5.

6. Argentine : autre question fondamentale sur les articles 5 et 6 soumise à l'examen de la Première Commission

Document A/CONF.89/C.1/L.134

[Original : espagnol]
[14 mars 1978]

La Commission approuve-t-elle la formule du paragraphe 1 de l'article 5, c'est-à-dire le principe de la responsabilité fondé sur la faute, le transporteur étant exonéré de toute responsabilité s'il peut prouver qu'il n'y a pas faute de sa part ? La Commission a-t-elle une proposition à formuler au sujet de la rédaction de ce paragraphe ?

7. Japon : note explicative sur l'amendement à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15 qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.24[e]

Document A/CONF.89/C.1/L.139

[Original : anglais]
[16 mars 1978]

1. Dans le document A/CONF.89/C.1/L.24, le Japon a proposé de modifier l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15, en remplaçant les mots "le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimée", par le membre de phrase "*a bis*. Soit le nombre de colis ou de pièces, soit la quantité ou le poids, selon le cas".

2. Le projet de disposition élaboré par la CNUDCI rendrait obligatoire la mention, dans le connaissement, à la fois du nombre de colis ou de pièces et du poids ou de la quantité des marchandises, si ces indications ont été fournies par le chargeur, alors qu'en vertu de l'alinéa *b* du paragraphe 3 de l'article 3 des Règles de La Haye, il suffisait de porter une seule de ces indications au connaissement.

3. Le Japon a présenté la proposition ci-dessus parce que le projet de disposition de la CNUDCI ne répond pas à une nécessité et ne correspond pas à la pratique du trafic de ligne où, très souvent, un seul navire assure, au cours d'un même voyage, de nombreuses expéditions sous connaissements de marchandises diverses. La situation est la suivante :

a) Selon la pratique actuelle du trafic des lignes régulières, non seulement le nombre de colis ou de pièces, mais aussi le poids et même souvent les dimensions des marchandises sont mentionnés au connaissement, en particulier dans le cas des marchandises diverses. Cette pratique est peut-être due en partie au mode de calcul du fret, dont le taux est fixé d'après le poids ou d'après le poids et/ou les dimensions, selon la base de calcul qui donne le résultat le plus élevé, mais elle peut être due aussi aux stipulations insérées dans le contrat de vente par le chargeur/destinataire. Il va sans dire que le poids ou les dimensions des marchandises qui sont portés au connaissement sont ceux qui sont déclarés par le chargeur; le transporteur n'a pas raisonnablement le moyen de vérifier ces déclarations au moment où il reçoit les marchandises et, en fait, il ne les vérifie pas et se contente de vérifier le nombre de colis ou de pièces de marchandises lors de la réception des marchandises.

b) Même en vertu du nouveau projet de disposition, il sera difficile au transporteur de modifier la pratique décrite ci-dessus, en indiquant dans le connaissement le poids ou les dimensions des marchandises en même temps que le nombre de colis ou de pièces, et nous notons avec inquiétude qu'aux termes du paragraphe 3 du projet d'article 16 le transporteur peut être tenu de répondre, à l'égard de l'endossataire de bonne foi du connaissement, du poids ou des dimensions des marchandises qu'il a inscrits au connaissement sans faire de réserves particulières.

c) Pour éviter cette conséquence, un transporteur sera obligé de faire vérifier le poids ou les dimensions de tous les colis et pièces immédiatement avant de les recevoir ou de les charger à bord du navire, par des organisations neutres compétentes, par exemple des agents assermentés, et de n'émettre le connaissement que sur présentation d'un certificat par l'organisation en question. Il va sans dire que cette procédure ralentira la réception et le chargement des marchandises à tel point que les compagnies maritimes et les commerçants ne pourront pas supporter les pertes de temps et les dépenses supplémentaires qui en résulteront, de même que les consommateurs, en fin de compte, ne pourront pas supporter l'augmentation des taux de fret et des autres frais de transport.

d) Dans le cas du trafic de ligne dans lequel entrent bon nombre d'expéditions faisant l'objet de connaissements, parfois plus d'un millier pour un voyage donné, cette procédure représentera aussi une lourde charge pour le transporteur s'il est tenu de consigner sur chacun des originaux (habituellement au nombre de trois) de tous les connaissements émis pour un voyage, la réserve indiquant qu'il n'a pu raisonnablement vérifier le poids ou "le poids indiqué par le char-

[e] Voir par. 147 ci-dessus.

geur", etc. Là encore, cette procédure compliquera l'émission des connaissements par le transporteur et contribuera à augmenter les frais de transport dans le trafic des lignes régulières, au détriment des transporteurs et des commerçants.

e) Nous estimons qu'une règle de droit qui oblige à faire une réserve expresse dans chaque connaissement n'est pas satisfaisante et que, par conséquent, le projet d'article mentionné ci-dessus devrait être remanié de telle sorte que le transporteur ne soit tenu de porter au connaissement soit le nombre de colis ou de pièces, soit le poids ou la quantité autrement exprimée, selon la nature des marchandises.

8. Note by the IMCO secretariat on the carriage of goods by sea

Document A/CONF.89/C.1/L.167

[*anglais seulement*[1]]
[*20 mars 1978*]

1. The Secretariat of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) considers that the following information on the work of IMCO in the field of the carriage of dangerous goods by sea may be of interest to the Conference, in particular with respect to article 13 of the draft Convention on the Carriage of Goods by Sea which deals with the special rules on dangerous goods.

2. There has been a very substantial increase in the transport of goods by the marine mode over the past four decades. The amount of all cargo loaded and unloaded in maritime ports throughout the world has increased from some 375 million tonnes in 1937 to well over 1,000 million tonnes. It has been estimated that more than 50 per cent of all goods transported throughout the world are dangerous goods, produced in particular by the oil and oil products, the chemical and the nuclear energy industries. Most of these goods are shipped in bulk and normally, particularly in the case of liquids and gases, in special purpose-built ships. However, to reach the final user or consumer, smaller consignments also have to be transported in packaged forms down to consumer sizes and very small sizes for use in laboratories. On an average, 10 to 15 per cent of the goods of break-bulk carrying cargo liners, including ships carrying goods in unitized forms, may be regarded as dangerous.

The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

3. The SOLAS Convention, currently in force, was adopted in 1960 and entered into force in May 1965. Ninety-seven States are parties to the Convention as at the date of this document. A list of these 97 States is given in annex I.

Chapter VII of the 1960 SOLAS Convention

4. The 1960 SOLAS Convention deals with various aspects of maritime safety and contains *inter alia* requirements in respect of the carriage of dangerous goods. The requirements of chapter VII of the 1960 SOLAS Convention prescribe the legal obligations of the contracting parties regarding the carriage of dangerous goods by sea. Recommendation 56 adopted by the 1960 SOLAS Conference urged contracting Governments to adopt a unified international maritime code for the carriage of dangerous goods by sea and recommended that IMCO pursue the study of this matter and prepare such a code covering, *inter alia*, classification, indentification and documentation marking and labelling, stowage and segregation, as well as packing and containerization.

5. Chapter VII of the SOLAS Convention is applicable to the carriage of dangerous goods in all ships covered by the Convention.

6. The provisions of the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code supplement the requirements of chapter VII of the SOLAS Convention.

The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code

7. The IMDG Code was developed in close co-operation with the United Nations Committee of Experts, taking particularly into account the United Nations recommendations prepared by them.

8. The IMDG Code was recommended to Governments by the 1965 IMCO Assembly for adoptation or to form a basis for national requirements and regulations in order to provide harmonization between member States engaged in the carriage of dangerous goods by sea.

9. Although the provisions of the IMDG Code are primarily directed at mariners, they affect all industries involved in international trade from the manufacturer to the consummer (e.g. manufacturers, packers and shippers are guided by the advice given on terminology, packing, labelling, etc.).

The provisions of the IMDG Code

10. The IMDG Code with its annexes and supplements, prepared by IMCO in fulfilment of recommendation 56, is designed to aid compliance with the international legal requirements of chapter VII of the SOLAS Convention and to supplement these basic and general requirements. Therefore, it should be used as the "unified international code" recommended by the 1960 SOLAS Conference. To date the provisions of the Code have been implemented in whole or in part, by 33 States. A list of States which have informed IMCO that they have adopted in whole or in part or that they are considering adopting the said Code is given in annex II.

11. A reprint of IMDG Code in three bound volumes was published in 1972 and supplements, approved by the IMCO Maritime Safety Committee, have since been published once a year. A new revised edition of the Code in four volumes in a loose-leaf format has been published by IMCO and has been available since 1 March 1978.

12. For reasons of uniformity, the IMCO Maritime Safety Committee has agreed that the IMDG Code and its annexes, approved in May 1976, should be implemented on 1 September 1978, six months after publication of the English version of the new edition in the loose-leaf format. Copies of the Code, which delegates may wish to refer to, have been made available to the Conference Secretariat.

Application of the rules governing the carriage of dangerous goods

13. The Code lays down basic principles. Recommendations for good practice and detailed provisions for individual substances, articles or materials are included in the General Introduction, annex I, the introduction to the various classes and in the individual schedules, for example, on :

- Classification
- Flashpoint test method
- Identification and marking
- Labels
- Shipping documents
- Packing
- Freight container traffic
- Portable tanks and road tank vehicles
- Stowage
- Segregation
- Fire prevention and fire-fighting
- The carriage of dangerous goods on roll-on/roll-off ships
- The carriage of dangerous goods in limited quantities
- The carriage of dangerous goods in ship-borne barges on barge-carrying ships

Classification

14. Dangerous goods have been divided into the following classes :

Class 1 – Explosives
Class 2 – Gases : compressed, liquefied or dissolved under pressure
Class 3 – Inflammable liquids
Class 4 – Inflammable solids or substances
Class 5 – Oxidizing substances
Class 6 – Poisonous (toxic) and infectious substances
Class 7 – Radioactive substances
Class 8 – Corrosives
Class 8 – Miscellaneous dangerous substances

[1] Conformément à l'article 59 du Règlement intérieur de la Conférence, cette déclaration n'est reproduite et distribuée qu'en anglais.

"Not otherwise specified" (N.O.S.)

15. In order to cover substances not listed by name in the Code, because shipments are infrequent or because a product is new in international trade, "not otherwise specified" N.O.S. entries have also been included, with the effect that all dangerous substances are in fact covered by the Code. In some cases the packing, stowage and segregation requirements are referred to the competent authority for specification or approval. It was recently agreed within IMCO that substances covered by these entries may only be shipped with the approval of the competent authority of the country concerned. The correct technical name of the substances shall be marked on their packagings and be mentioned in all documents required for their shipment. Cases may arise, however, where certain substances not listed in the Code are nevertheless regulated by the competent authority of a particular country. The consignor should ensure that such requirements are met when applicable.

Identification and Marking

16. Each receptacle containing dangerous goods shall be marked with the correct technical name (trade names shall not be used) and identified with a distinctive label or stencil of the label so as to make clear the dangerous character. Each receptacle shall be so labelled except receptacles containing chemicals packed in limited quantities and large shipments which can be stowed, handled and identified as a unit.

Correct technical name

17. When dangerous goods are offered for carriage by sea they should be identified on all shipping documents by a correct technical name and, where appropriate, by a United Nations number. Trade names do not satisfy this requirement until they have come into common international use, although they may be utilized on shipping documents and packages in addition to the correct technical name. A name under which a substance is commonly known may be considered to be a correct technical name provided it is sufficiently informative to enable interested parties to find out the chemical name by consultation of readily available general literature. When several technical names are in use for the same substance, one of these names has been chosen as the preferred "correct" technical name, the other names being secondary names. Initials only should not be used to describe a substance. Mixtures of substances should be declared under the name of the most dangerous constituent.

Labelling

18. The labelling system is based on the United Nations classification of dangerous goods. The system was established to make dangerous goods easily recognizable from a distance by the general appearance (symbol, colour and shape) of the labels they bear.

Shipping Documents

19. In all documents relating to the carriage of dangerous goods by sea where the goods are named, the correct technical name of the goods shall be used (trade names shall not be used) and the correct description given in accordance with the classification.

20. The shipping documents prepared by the shipper shall include, or be accompanied by, a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packaged, marked and labelled and in proper condition for carriage.

21. Each ship carrying dangerous goods shall have a special list or manifest setting forth the dangerous goods on board and their location. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such special list or manifest.

Packing

22. The packing of dangerous goods shall be :

(*a*) Well made and in good condition;

(*b*) Of such a character that any inferior surface with which the contents may come in contact is not dangerously affected by the substance being conveyed; and

(*c*) Capable of withstanding the ordinary risks of handling and carriage by sea.

23. Where the use of absorbent or cushioning material is customary in the packing of liquids in receptacles that material shall be :

(*a*) Capable of minimizing the dangers to which the liquid may give rise;

(*b*) So disposed as to prevent movement and ensure that the receptacle remains surrounded; and

(*c*) Where reasonably possible, of sufficient quantity to absorb the liquid in the event of breakage of the receptacle.

24. The types of receptacles and packagings recommended in the IMDG Code are those which, based on extensive past experience, ensure a high degree of safety. Detailed specifications and a number of performance tests applicable to a wide range of receptacles and packages recommended in the IMDG Code, together with an illustrated glossary of packagings for the transport of dangerous goods are to be found in annex I to the IMDG Code.

25. The IMDG Code on marking *inter alia* requires as follows :

"Each packaging manufactured and intended for use according to these recommendations should bear indelible and clearly visible markings showing :

"(*a*) The United Nations packaging symbol specified in 3.6.2;

"(*b*) The specification identification designated for the packaging according to these recommendations [see annex I to the IMDG Code];

"(*c*) The State in whose territory the specified tests have been carried out (the International Vehicle Registration Identification Code and the initials of the competent authority shall be permitted);

"(*d*) The packaging group determined by tests for the packaging. The packaging group shall be indicated using the following designations :

'X' For packagings allowed for Groups I, II and III;

'Y' For packagings allowed for Groups II and III; and

'Z' For packagings allowed only for Group III.

The packaging group marking alone is considered valid for a liquid having a specific gravity not exceeding 1.2. When tested for a higher specific gravity, the specific gravity for which the packaging is tested should follow the group entry 'X', 'Y' or 'Z', as appropriate;

(*e*) The name of the manufacturer or other identification of the packaging specified by the competent authority; and

(*f*) The year (last two digits) of manufacture (or reconditioning) of the packaging."

ANNEX I

STATES HAVING ACCEPTED THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960

	*Date of deposit of acceptance**
Haiti	17 March 1961
Norway	23 August 1961
France	16 October 1961
Viet Nam	8 January 1962
Ghana	22 March 1962
Peru	25 July 1962
United States	2 August 1962
Madagascar	13 September 1962
Morocco	28 November 1962
Spain	22 January 1963
Greece	13 February 1963
Japan	23 April 1963
Tunisia	20 May 1963
Cuba	22 August 1963
Paraguay	11 September 1963
Algeria**	20 January 1964
Liberia	26 May 1964
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland**	11 June 1964
Netherlands	16 October 1964
Denmark	1 December 1964
Iceland	11 December 1964
Yugoslavia	23 February 1965
Saudi Arabia	3 May 1965

* After 26 May 1965 the Convention will enter into force for a Government three months after the date of the deposit of acceptance.

** With declaration/reservation.

	*Date of deposit of acceptance**
Finland	11 May 1965
Kuwait**	14 May 1965
Republic of Korea	21 May 1965
Germany, Federal Republic of**	25 May 1965
Canada	26 May 1965
Burma	12 July 1965
Cyprus	26 July 1965
Egypt**	27 July 1965
Union of Soviet Socialist Republics	4 August 1965
Philippines	11 August 1965
Malaysia	16 August 1965
Israel	5 October 1965
Panama	12 October 1965
Ivory Coast	2 November 1965
Nigeria	30 November 1965
Sweden	23 December 1965
Switzerland	12 January 1966
Belgium	10 February 1966
New Zealand	14 February 1966
Pakistan**	24 February 1966
India	28 February 1966
Lebanon	27 April 1966
Argentina	27 April 1966
Poland	29 April 1966
Italy	26 May 1966
Iran	31 May 1966
Turkey	2 June 1966
Portugal	14 June 1966
Mexico	22 June 1966
Trinidad and Tobago	6 September 1966
Chile	7 September 1966
Indonesia	26 October 1966
Gambia	1 November 1966
Romania**	12 December 1966
Ireland	14 February 1967
Brazil	8 March 1967
Somalia	30 March 1967
Czechoslovakia	5 July 1967
Nicaragua	9 October 1967
Bulgaria	16 October 1967
Mauritania	4 December 1967
South Africa	13 December 1967
Australia	20 December 1967
Maldives	29 January 1968
Jamaica	22 February 1968
Zaire	20 May 1968
Guinea	5 September 1968
Uruguay	19 September 1968
Syrian Arab Republic	24 December 1968
Venezuela	23 January 1969
Singapore	12 February 1969
Honduras	18 February 1969
Democratic Yemen	20 May 1969
Nauru	19 January 1970
Hungary**	24 March 1970
Monaco	25 March 1970
Senegal	9 April 1970
Zambia	2 September 1970
Democratic Kampuchea	24 November 1970
Equatorial Guinea	3 March 1972
Austria	4 August 1972
Fiji**	15 August 1972
Libyan Arab Jamahiriya	10 January 1973
Gabon	3 September 1973
China**	5 October 1973
Sri Lanka	10 May 1974
Ecuador	30 June 1975
Oman**	20 August 1975
Kenya	12 September 1975
Papua New Guinea**	18 May 1976
Bahamas**	22 July 1976
Seychelles	1 October 1976
German Democratic Republic**	11 November 1976
Tonga	12 April 1977

ANNEX II

STATES WHICH HAVE INFORMED IMCO THAT THEY HAVE ADOPTED IN WHOLE OR IN PART OR THAT THEY ARE CONSIDERING ADOPTING THE INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS (IMDG) CODE

Algeria
Argentina
Australia
Belgium
Canada
Chile
Denmark
Egypt
Finland
France
Germany, Federal Republic of
Greece
India
Ireland
Israel
Italy
Japan
Liberia
Netherlands
New Zealand
Norway
Pakistan
Peru
Poland
Republic of Korea
Saudi Arabia
South Arica
Spain
Sweden
Switzerland
Union of Soviet Socialist Republics
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
United States of America

F. – RAPPORT DE LA DEUXIÈME COMMISSION

Document A/CONF.89/11

[*Original : anglais*]
[*30 mars 1978*]

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	*Pages*
I. – INTRODUCTION	1-7	126
A. – Présentation du rapport	1-3	126
B. – Election du Bureau	4	126
C. – Séances, organisation des travaux et plan du présent rapport	5-7	126
II. – EXAMEN PAR LA DEUXIÈME COMMISSION DU PROJET D'ARTICLES CONCERNANT LES MESURES D'APPLICATION ET AUTRES DISPOSITIONS FINALES ÉTABLI PAR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL	8-62	126
Article [ ]. – Dépositaire	8-12	126
Article [ ]. – Mesures d'application	13-17	127
Article [ ]. – Date d'application	18-22	127
Article [ ]. – Signature, ratification [acceptation, approbation] adhésion	23-28	127
Article [ ]. – Entrée en vigueur	29-35	128
Article [ ]. – Transports intérieurs	36-39	131
Article [ ]. – Transports multimodaux	40-47	131
Article [ ]. – Dénonciation	48-51	133
Nouvel article [ ]. – Révision et amendements	52-57	133
Formules sacramentelles finales de la Convention	58-62	135

I. — Introduction

A. — Présentation du rapport

1. Par sa résolution 31/100 du 15 décembre 1976, l'Assemblée générale des Nations Unies a décidé qu'une conférence internationale de plénipotentiaires serait convoquée en 1978 à New York, ou en tout autre lieu approprié pour lequel le Secrétaire général pourrait recevoir une invitation, pour examiner la question du transport de marchandises par mer et pour consacrer les résultats de ses travaux dans une convention internationale et dans tous autres instruments qu'elle jugerait appropriés. Le Secrétaire général ayant accepté l'offre du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne d'organiser la Conférence à Hambourg (République fédérale d'Allemagne), la Conférence a donc été convoquée à Hambourg du 6 au 31 mars 1978.

2. La Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer s'est ouverte le 6 mars 1978 au Congress Centrum Hamburg, à Hambourg (République fédérale d'Allemagne). A la 1re séance plénière, qui s'est tenue le 6 mars 1978, la Conférence a créé deux grandes commissions, la "Première Commission" et la "Deuxième Commission", conformément à l'article 43 du règlement intérieur. A sa 1re séance plénière, et sous réserve d'un examen de cette décision par le Bureau, la Conférence a chargé la Deuxième Commission d'examiner le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales, établi par le Secrétaire général (A/CONF.89/6), à l'exception de l'article relatif aux "Réserves".

3. Le présent document contient le rapport de la Deuxième Commission sur ses travaux concernant les projets d'articles qui lui ont été renvoyés.

B. — Election du Bureau

4. A sa 3e séance plénière, le 7 mars 1978, la Conférence a élu à l'unanimité M. D. Popov (Bulgarie) président de la Deuxième Commission. Le 14 mars 1978, à sa 2e séance, la Commission a élu M. Th. J.A.M. de Bruijn (Pays-Bas) vice-président, et M. N. Gueiros (Brésil) rapporteur.

C. — Séances, organisation des travaux et plan du présent rapport

i) *Séances*

5. La Deuxième Commission a tenu 11 séances, entre le 13 et le 24 mars 1978.

ii) *Organisation des travaux*

6. A sa 1re séance, le 13 mars 1978, la Deuxième Commission a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document A/CONF.89/C.2/L.1. La Commission a procédé pour l'essentiel à un examen, article par article, du projet d'articles qui lui avait été soumis et des amendements s'y rapportant présentés par des représentants pendant la Conférence. Après un premier examen de chaque article et des amendements y relatifs par la Deuxième Commission, et sous réserve, le cas échéant, des décisions prises au sujet de ces amendements, chaque article a été renvoyé au Comité de rédaction.

iii) *Plan du présent rapport*

7. Le présent rapport décrit les travaux de la Deuxième Commission sur chacun des articles qui lui ont été soumis, dans l'ordre ci-après :

a) Texte du projet d'article établi par le Secrétaire général.

b) Texte des amendements, le cas échéant, suivi d'une brève indication de la suite qui leur a été donnée.

c) Délibérations de la Deuxième Commission, subdivisées comme suit :

i) Séances;

ii) Examen de l'article.

II. — Examen par la Deuxième Commission du projet d'articles concernant les mesures d'application et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général

ARTICLE [ ]. — DÉPOSITAIRE

A. — Texte du Secrétaire général

8. Le texte établi par le Secrétaire général était le suivant :

"Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention".

B. — Amendements

9. L'article a fait l'objet d'amendements présentés par l'Union des Républiques socialistes soviétiques, par l'Ouganda, et, conjointement, par l'Equateur et l'Inde.

10. Ces amendements étaient les suivants :

a) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.2/L.3) et *Ouganda* (A/CONF.89/C.2/L.4) :

Supprimer l'article et en reprendre la substance au paragraphe 4 de l'article intitulé "Signature, ratification [acceptation, approbation], adhésion".

[Rejetés; voir le paragraphe 12 ci-après.]

b) *Equateur* et *Inde* (A/CONF.89/C.2/L.9) :

Ajouter le membre de phrase suivant à la fin de l'article :

"et il remplira toutes les fonctions d'un dépositaire".

[Retiré; voir le paragraphe 12 ci-après.]

C. — Délibérations de la Deuxième Commission

i) *Séances*

11. La Deuxième Commission a examiné l'article à ses 1re et 2e séances, les 13 et 14 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

12. A la 2e séance, l'amendement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.2/

L.3) a été rejeté pour ce qui se rapportait à l'article sur le dépositaire. A la même séance, l'amendement de l'Ouganda (A/CONF.89/C.2/L.4) a été rejeté, celui de l'Equateur et de l'Inde (A/CONF.89/C.2/L.9) a été retiré et le texte établi par le Secrétaire général a été adopté.

ARTICLE [ ]. — MESURES D'APPLICATION

A. — Texte du Secrétaire général

13. Le texte établi par le Secrétaire général était le suivant :

"[1. Tout Etat contractant qui comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles [, selon sa constitution,] des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, lors de la signature, de la ratification [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment amender cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

"2. Les déclarations faites lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification [de l'acceptation ou de l'approbation].

"3. Les déclarations faites en vertu du paragraphe 1 du présent article et la confirmation des déclarations faites en vertu du paragraphe 2 du présent article seront notifiées par écrit au dépositaire.

"4. Les déclarations indiqueront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

"5. Les déclarations faites en vertu du paragraphe 1 du présent article prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant, à moins que le dépositaire n'en reçoive notification formelle après cette date. En pareil cas, ces déclarations prendront effet à la date de la réception de la notification formelle. Si, en pareil cas toujours, la notification formelle prévoit que les déclarations prendront effet à une date qui y est spécifiée et si cette date est postérieure à la date de la réception de la notification formelle par le dépositaire, ces déclarations prendront effet à la date postérieure en question.

"6. Si un Etat contractant mentionné au paragraphe 1 du présent article ne fait aucune déclaration lors de la signature, [de l'acceptation, de l'approbation] ou de l'adhésion, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.]"

B. — Amendements

14. L'article a fait l'objet d'amendements présentés par l'Inde et l'Ouganda.

15. Ces amendements étaient les suivants :

Ensemble de l'article

Inde (A/CONF.89/C.2/L.10) :

Supprimer l'article.

[Adopté; voir le paragraphe 17 ci-après.]

Paragraphe 4

Ouganda (A/CONF.89/C.2/L.5) :

Supprimer le paragraphe 4 de l'article.

[Rejeté; voir le paragraphe 17 ci-après.]

C. — Délibération de la Deuxième Commission

i) *Séances*

16. La Deuxième Commission a examiné l'article à ses 1re et 7e séances, les 13 et 21 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

17. A la 7e séance, l'amendement de l'Ouganda (A/CONF.89/C.2/L.5) a été rejeté et l'amendement de l'Inde (A/CONF.89/C.2/L.10) a été adopté.

ARTICLE [ ]. — DATE D'APPLICATION

A. — Texte du Secrétaire général

18. Le texte établi par le Secrétaire général était le suivant :

"Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport qui auront été conclus à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard."

B. — Amendements

19. L'article a fait l'objet d'un amendement présenté conjointement par l'Equateur et l'Inde.

20. Cet amendement était le suivant :

Equateur et *Inde* (A/CONF.89/C.2/L.7) :

Supprimer l'article en tant que tel et en faire un paragraphe de l'article sur l'entrée en vigueur.

[Adopté; voir le paragraphe 22 ci-après.]

C. — Délibérations de la Deuxième Commission

i) *Séances*

21. La Deuxième Commission a examiné l'article à ses 1re et 2e séances, les 13 et 14 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

22. A la 7e séance, l'amendement de l'Equateur et de l'Inde (A/CONF.89/C.2/L.7) a été adopté.

ARTICLE [ ]. – SIGNATURE, RATIFICATION [ACCEPTATION, APPROBATION] ADHÉSION

A. – Texte du Secrétaire général

23. Le texte établi par le Secrétaire général était le suivant :

"1. La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au ...*, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

"2. La présente Convention est sujette à ratification [acceptation ou approbation] par les Etats signataires.

"3. Après le ...*, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

"4. Les instruments de ratification [d'acceptation, d'approbation] et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

"* Insérer la même date."

B. – Amendements

24. L'article a fait l'objet d'amendements présentés par l'Union des Républiques socialistes soviétiques, l'Ouganda et l'Inde.

25. Ces amendements étaient les suivants :

a) *Union des Républiques socialistes soviétiques* (A/CONF.89/C.2/L.3) :

Modifier cet article comme suit :

"*Article* [ ]. – *Signature, ratification, adhésion*

"1. La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au ... et restera ensuite ouverte à l'adhésion.

"2. La présente Convention est sujette à ratification par les Etats signataires.

"3. Les instruments de ratification et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui sera le dépositaire de la présente Convention."

[Rejeté en partie et retiré en partie; voir le paragraphe 27 ci-après.]

b) *Ouganda* (A/CONF.89/C.2/L.4) :

Réunir le paragraphe 4 à l'article relatif au dépositaire, lequel se lirait comme suit :

"Les instruments de ratification [d'acceptation, d'approbation] et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général, qui est désigné comme dépositaire de la présente Convention."

[Rejeté; voir le paragraphe 27 ci-après.]

c) *Inde* (A/CONF.89/C.2/L.8) :

Modifier l'article comme suit :

"*Article* [ ]. – *Signature, ratification, adhésion*

"1. La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats pendant un an au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

"2. La présente Convention est sujette à ratification par les Etats signataires.

"3. Après un an, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

"4. Les instruments de ratification et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies."

[Adopté avec des modifications; voir le paragraphe 28 ci-après.]

C. – Délibérations de la Deuxième Commission

i) *Séances*

26. La Deuxième Commission a examiné l'article à ses 1re à 3e séances, les 13, 14 et 15 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

27. A la 2e séance, l'amendement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (A/CONF.89/C.2/L.3) a été rejeté, pour ce qui se rapportait à la relation entre cet article et l'article sur le dépositaire, ainsi que l'amendement présenté par l'Ouganda (A/CONF.89/C.2/L.4). A la 2e séance également, les autres dispositions de l'amendement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques ont été retirées.

28. A la 3e séance, l'amendement indien (A/CONF.89/C.2/L.8) a été adopté. Toutefois, à la même séance, la Commission a aussi adopté les deux modifications ci-après à cet amendement, modifications présentées oralement par le Brésil et le Japon, respectivement, et tendant à ce que :

a) La Convention soit ouverte à la signature jusqu'au 30 avril 1979;

b) Les mots "acceptation ou approbation" soient insérés immédiatement après le mot "ratification", aux paragraphes 2 et 4 de cet article.

ARTICLE [ ]. – ENTRÉE EN VIGUEUR

A. – Texte du Secrétaire général

29. Le texte établi par le Secrétaire général était le suivant :

"*Variante A*

"1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date du dépôt du ..... instrument de ratification, [d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion.

"2. Pour chaque Etat qui devient partie contractante à la présente Convention après la date du dépôt du ..... instrument de ratification [d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

"*Variante B*

"1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date à laquelle ... Etats au moins, dont les flottes de commerce représentent au total ... p. 100 au moins du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale, seront devenus Etats contractants à ladite Convention conformément à l'article [ ].

"2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, le tonnage brut retenu en ce qui concerne la flotte de commerce d'un Etat contractant et la flotte de com-

merce mondiale sera celui qui figure [dans le Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 197-, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde] [dans la dernière édition du Lloyd's Register of Shipping – Statistical Tables, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde, publiée avant la date à laquelle l'Etat compté aux fins du paragraphe 1 du présent article est devenu Etat contractant].

"3. Pour chacun des Etats qui deviendra partie contractante à la présente Convention au cours du délai d'un an spécifié au paragraphe 1 ou après l'expiration de ce délai, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après le dépôt de l'instrument approprié au nom de cet Etat.

"*Variante C*

"1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un an après la date à laquelle ... Etats au moins, y compris ... Etats possédant chacun une marine marchande d'au moins ... tonneaux de jauge brute, seront devenus Etats contractants à ladite Convention conformément à l'article [ ].

"2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, le tonnage brut retenu en ce qui concerne la flotte de commerce d'un Etat contractant sera celui [qui figure dans le Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 197..., tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde] [qui figure, pour un Etat contractant donné, dans la dernière édition du Lloyd's Register of Shipping—Statistical Tables, tableau 1, en ce qui concerne les flottes de commerce du monde, publiée avant la date à laquelle l'Etat intéressé est devenu Etat contractant].

"3. Pour chacun des Etats qui deviendra partie contractante à la présente Convention au cours du délai d'un an spécifié au paragraphe 1 ou après l'expiration de ce délai, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après le dépôt de l'instrument approprié au nom de cet Etat.

"*Variante D*

"1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après la date à laquelle ... Etats au moins, dans les ports desquels sont embarquées et débarquées des marchandises représentant ... p. 100 au moins du poids total des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux, seront devenus Etats contractants à ladite Convention conformément à l'article [ ].

"2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, le poids total des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux et le poids des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux dans les ports d'un Etat contractant seront ceux [qui figurent dans l'Annuaire statistique des Nations Unies, 197..., tableau.... "Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux" pour l'année 197....] [qui figurent, en ce qui concerne la dernière année pour laquelle des statistiques sont indiquées, dans le tableau intitulé "Analyse des marchandises embarquées et débarquées dans les transports maritimes internationaux" du dernier Annuaire statistique des Nations Unies publié avant la date à laquelle le dernier Etat compté aux fins du paragraphe 1 du présent article est devenu Etat contractant].

"3. Pour chacun des Etats qui deviendra Partie contractante à la présente Convention au cours du délai d'un an spécifié au paragraphe 1 ou après l'expiration de ce délai, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an après le dépôt de l'instrument approprié au nom de cet Etat.

"*Variante X*

"[3] [4]. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, un Etat qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention de 1924 de façon que cette dernière cesse d'avoir effet pour cet Etat lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard. Avant la date à laquelle le dernier instrument de ratification [d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion requis par le paragraphe 1 du présent article pour l'entrée en vigueur de la présente Convention aura été déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, aux fins du présent paragraphe, un Etat pourra demander au Gouvernement belge de considérer que sa notification de dénonciation de la Convention de 1924 a été reçue le premier jour du mois suivant cette date.

"[4] [5]. Lors du dépôt du dernier instrument de ratification [d'acceptation, d'approbation] ou d'adhésion requis par le paragraphe 1 du présent article pour l'entrée en vigueur de la présente Convention, le dépositaire de la présente Convention informera le Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, de la date dudit dépôt et des noms des Etats contractants à la Convention à cette date.

"*Variante Y*

"[3] [4]. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, un Etat qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

"[4] [5]. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 du présent article, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à

l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

"[5] [6]. Les dispositions du paragraphe [3] [4] du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924."

B. – Amendements

30. L'article relatif à l'entrée en vigueur a fait l'objet d'amendements de l'Indonésie et du Japon, d'un amendement commun du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda et d'amendements de la France, de l'Australie et du Brésil.

31. Ces amendements étaient les suivants :

Variantes A, B, C et D

a) *Indonésie* (A/CONF.89/C.2/L.2) :

Modifier le paragraphe 1 de l'article pour qu'il se lise comme suit :

"La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un an après la date à laquelle ..... Etats au moins seront devenus Etats contractants."

[Adopté en principe; voir le paragraphe 34 ci-après.]

b) *Japon* (A/CONF.89/C.2/L.12) :

Adopter la variante B avec les modifications suivantes :

i) Au paragraphe 1 de la variante B, inscrire le chiffre "24" dans le premier espace laissé en blanc et le chiffre "25" dans le second;

ii) Au paragraphe 2, remplacer les deux passages entre crochets par le texte suivant :

"*dans le Lloyd's Register of Shipping – Statistical Tables 1977*, tableau 2, "*World Fleets – Analysis by Principal Types*", en ce qui concerne les navires de charge classiques (y compris les bâtiments mixtes) et porte-conteneurs (entièrement cellulaires), à l'exclusion de la flotte de réserve des Etats-Unis d'Amérique et des flottes des Grands Lacs du Canada et des Etats-Unis d'Amérique."

[Rejeté; voir le paragraphe 34 ci-après.]

c) *Bangladesh, Inde* et *Ouganda* (A/CONF.89/C.2/L.15) :

Modifier les trois premiers paragraphes de l'article pour qu'ils se lisent comme suit :

"1. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour du mois qui suit la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

"2. Pour chaque Etat qui devient Partie contractante à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur trente jours après l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

"3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cet Etat."

[Retiré; voir le paragraphe 34 ci-après.]

d) *France* (A/CONF.89/C.2/L.16) :

Adopter la variante C et inscrire le chiffre "15" dans le premier espace laissé en blanc, le chiffre "5" dans le deuxième et "1 million de tonneaux" dans le troisième.

[Retiré; voir le paragraphe 34 ci-après.]

e) *Australie* (A/CONF.89/C.2/L.18) :

Modifier les trois premiers paragraphes de l'article pour qu'ils se lisent comme suit :

"1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

"2. Pour chaque Etat qui devient Partie contractante à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un an après la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

"3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cet Etat."

[Adopté; voir les paragraphes 34 et 35 ci-après.]

Variantes X et Y

a) *Brésil* (A/CONF.89/C.2/L.20) :

Adopter la nouvelle variante Z ci-après:

"1. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, un Etat qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924) joindra en annexe à son instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion une notification de dénonciation de la Convention de 1924, avec demande que la notification de dénonciation soit transmise immédiatement par le dépositaire de la présente Convention au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de ladite Convention de 1924, de sorte que, pour l'Etat effectuant la dénonciation, celle-ci prendrait effet en même temps que l'entrée en vigueur de la présente Convention à son égard.

"2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924."

[Retiré; voir le paragraphe 33 ci-après.]

b) *Australie* (A/CONF.89/C.2/L.21) :

Ajouter un nouvel article sur la dénonciation d'autres conventions, ainsi rédigé :

"*Nouvel article* [ ]. – *Dénonciation d'autres conventions*

"1. Au moment où il deviendra partie à la présente Convention, un Etat qui est partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924) joindra en annexe

à son instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion une notification de dénonciation de la Convention de 1924.

"2. Cet Etat adressera la notification de dénonciation au dépositaire de la présente Convention en temps voulu pour lui permettre de transmettre la notification au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, le premier jour du mois qui suivra la date de réception de cette notification.

"3. Le premier jour du mois qui suivra la réception par lui du vingtième instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion, le dépositaire de la présente Convention transmettra au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, toutes les notifications de dénonciation de la Convention de 1924 qu'il aura reçues.

"4. Par la suite, le dépositaire de la présente Convention adressera toutes les notifications de dénonciation de la Convention de 1924 qu'il recevra au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, le premier jour du mois qui suivra la date de leur réception.

"5. Les dispositions des paragraphes précédents du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924."

[Rejeté; voir le paragraphe 33 ci-après.]

C. – Délibérations de la Deuxième Commission

i) *Séances*

32. La Deuxième Commission a examiné l'article sur l'entrée en vigueur à ses 4e à 8e séances et à sa 11e séance, entre le 16 et le 24 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

33. A la 7e séance, l'amendement du Brésil (A/CONF.89/C.2/L.20) a été retiré en faveur de l'amendement de l'Australie (A/CONF.89/C.2/L.21). A la 7e séance également, l'amendement de l'Australie (A/CONF.89/C.2/L.21) a été rejeté et la variante Y du texte établi par le Secrétaire général a été adoptée.

34. A la 11e séance, l'amendement de la France (A/CONF.89./C.2/L.16) a été retiré et l'amendement du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda (A/CONF.89/C.2/L.15) a été retiré en faveur de l'amendement de l'Australie (A/CONF.89/C.2/L.18). A la 11e séance, la Commission a adopté, en ce qui concerne l'entrée en vigueur, le principe énoncé dans la variante A du texte établi par le Secrétaire général ainsi que dans les amendements de l'Indonésie (A/CONF.89/C.2/L.2) et de l'Australie (A/CONF.89/C.2/L.18), rejetant ainsi l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.2/L.12). A la même séance, le libellé proposé dans l'amendement de l'Australie (A/CONF.89/C.2/L.18) a été adopté, à l'exception du chiffre qui y était mentionné en ce qui concerne le nombre d'Etats nécessaire pour l'entrée en vigueur de la Convention.

35. A la 11e séance, la Commission a rejeté par 38 voix contre 14, avec 2 abstentions, l'amendement oral du Canada tendant à fixer à 30 le nombre d'Etats nécessaire pour l'entrée en vigueur de la Convention. A la 11e séance, la Commission a rejeté par 27 voix contre 13, avec 11 abstentions, l'amendement oral de l'Ouganda tendant à fixer à 25 le nombre d'Etats nécessaire pour l'entrée en vigueur. A la même séance, la Commission a finalement adopté par 40 voix contre 5, avec 7 abstentions, le chiffre de 20 proposé dans l'amendement de l'Australie (A/CONF.89/C.2/L.18) en ce qui concerne le nombre d'Etats nécessaire pour l'entrée en vigueur.

ARTICLE [ ]. – TRANSPORTS INTÉRIEURS

A. – Texte proposé par le Secrétaire général

36. Le texte établi par le Secrétaire général était le suivant :

"Un Etat contractant peut, par sa législation nationale, appliquer les règles de la présente Convention aux transports intérieurs."

B. – Amendements

37. L'article sur les transports intérieurs n'a fait l'objet d'aucun amendement présenté par écrit. Cependant, la Norvège a proposé oralement de supprimer cet article.

C. – Délibérations de la Deuxième Commission

i) *Séances*

38. La Deuxième Commission a examiné l'article à sa 6e séance, le 20 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

39. A la 6e séance, l'amendement proposé oralement par la Norvège tendant à supprimer l'article a été adopté.

ARTICLE [ ]. – TRANSPORTS MULTIMODAUX

A – Texte proposé par le Secrétaire général

40. Le texte établi par le Secrétaire général était le suivant :

"Variante A[1]

"1. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises dont l'exécution exige que les marchandises soient transportées par mer entre deux Etats différents, mais ne s'appliqueront qu'à la portion du transport effectuée par mer.

[1] Cette variante a été proposée par le représentant de l'Australie lorsque la CNUDCI a examiné, à sa neuvième session, les projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales (A/CN.9/115 et Add.1).

"2. La présente Convention s'appliquera à la portion du transport effectuée par mer comme si elle faisait l'objet d'un contrat de transport de marchandises par mer entre ports de deux Etats différents au sens du paragraphe 1 de l'article 2 de la présente Convention.

"3. Le présent article pourra cesser d'être appliqué à tout type de contrat de transport de marchandises lors de l'entrée en vigueur de toute Convention ultérieure, si ladite convention régit ce type de contrat et comprend une disposition stipulant que la présente Convention cesse d'être applicable.

"Variante B[2]

"Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas au transport de marchandises par mer effectué dans le cadre d'un transport multimodal de marchandises si l'entrepreneur de transport multimodal est responsable pour la totalité du transport en vertu d'une convention internationale sur le transport multimodal de marchandises conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou d'une de ses institutions spécialisées ou en vertu de dispositions de droit international donnant effet à ladite convention.

"Variante C[3]

"Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application d'une convention internationale relative aux contrats de transport de marchandises par deux ou plusieurs modes de transport, conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou d'une des institutions spécialisées qui lui sont reliées."

B – Amendements

41. L'article a fait l'objet d'un amendement commun de l'Allemagne, République fédérale d', et des Pays-Bas, d'amendements présentés par le Japon, l'Australie et le Royaume-Uni, d'un amendement commun présenté par l'Inde, l'Iraq, l'Ouganda, le Pakistan, les Philippines et la Sierra Leone, auxquels le Zaïre s'est ensuite associé et d'amendements présentés par la France et la Suède.

42. Ces amendements étaient les suivants :

a) *Allemagne, République fédérale d', et Pays-Bas* (A/CONF.89/C.2/L.11) :

i) Ajouter le paragraphe suivant à la variante B :

"Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de marchandises par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer."

ii) Si la variante B n'est pas adoptée, ajouter ce paragraphe à la variante A ou C ou à toute autre formulation de l'article sur les transports multimodaux.

[Retiré; voir le paragraphe 46 ci-après.]

b) *Japon* (A/CONF.89/C.2/L.13) :

Modifier l'article pour qu'il se lise comme suit :

"Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 de l'article premier, la présente Convention cessera de s'appliquer à un contrat qui prévoit, outre un transport par mer, un transport par un ou plusieurs autres modes, à partir de l'entrée en vigueur d'une convention internationale régissant ce type de contrat, entre les Etats parties à cette convention."

[Retiré; voir le paragraphe 46 ci-après.]

c) *Australie* (A/CONF.89/C.2/L.17) :

Modifier l'article pour qu'il se lise comme suit :

"Au cas où entrerait en vigueur une convention régissant les droits et devoirs des parties aux contrats de transport de marchandises qui supposent, outre un transport par mer, un transport par un ou plusieurs autres modes, la présente Convention ne sera pas applicable audit transport entre des Etats parties à ladite convention, à condition que le transporteur soit responsable du transport dans son ensemble en vertu des termes de ladite convention."

[Retiré; voir le paragraphe 46 ci-après.]

d) *Royaume-Uni* (A/CONF.89/C.2/L.19) :

Modifier l'article pour qu'il se lise comme suit :

"La présente Convention n'affecte pas l'application d'une convention internationale qui régit obligatoirement les contrats de transport de marchandises par deux ou plusieurs modes de transport, y compris le transport par mer, ou ce transport de marchandises, ni d'une loi nationale donnant effet à une telle convention internationale."

[Retiré; voir le paragraphe 46 ci-après.]

e) *Inde, Iraq, Ouganda, Pakistan, Philippines* et *Sierra Leone*, auxquels le *Zaïre* s'est ensuite associé (A/CONF.89/C.2/L.22) :

Supprimer l'article.

[Retiré; voir le paragraphe 46 ci-après.]

f) *France* (A/CONF.89/C.2/L.23) :

Modifier l'article pour qu'il se lise comme suit :

"Rien dans la présente Convention ne s'oppose à l'application d'une Convention internationale qui régit impérativement les [contrats de] transport[s] de marchandises par deux ou plusieurs modes de transport, y compris un transport par mer, ou de toute législation nationale donnant effect à une telle convention."

[Retiré; voir le paragraphe 46 ci-après.]

g) *Suède* (A/CONF.89/C.2/L.25) :

Adopter la variante C en y ajoutant le membre de phrase suivant :

"ou d'une convention internationale de caractère régional relative au transport de marchandises par chemin de fer".

[Retiré; voir le paragraphe 46 ci-après.]

---

[2] Cette variante a été proposée de la même façon par le représentant de la République fédérale d'Allemagne.

[3] Cette variante a été proposée de la même façon par le représentant de la Norvège.

C – DÉLIBÉRATIONS DE LA DEUXIÈME COMMISSION

i) *Séances*

43. La Deuxième Commission a examiné l'article sur les transports multimodaux à ses 7e à 10e séances, entre le 21 et le 24 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

44. A la 8e séance, l'Australie a retiré la variante A en faveur de son autre amendement (A/CONF.89/C.2/L.17), la République fédérale d'Allemagne a retiré la variante B en faveur de l'amendement commun qu'elle avait présenté avec les Pays-Bas (A/CONF.89/C.2/L.11) et la Norvège a retiré la variante C en faveur de l'amendement de la Suède (A/CONF.89/C.2/L.25).

45. A la 9e séance, la Commission a décidé d'inclure dans la convention une clause de sauvegarde concernant certaines conventions internationales ou régionales existantes et a créé un groupe de travail spécial, composé des représentants des pays suivants : Cuba, Equateur, France, Ghana, Inde, Pays-Bas, République démocratique allemande, Royaume-Uni, Tchécoslovaquie et Thaïlande, chargé d'examiner la formulation d'une telle clause. A la même séance, la Commission a décidé de ne pas insérer une disposition sur les rapports de la présente convention avec une convention ultérieure sur les transports multimodaux.

46. A la 10e séance, les amendements de la République fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas (A/CONF.89/C.2/L.11), du Japon (A/CONF.89/C.2/L.13), de l'Australie (A/CONF.89/C.2/L.17), du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.2/L.19), de l'Inde, de l'Iraq, de l'Ouganda, du Pakistan, des Philippines, de la Sierra Leone et du Zaïre (A/CONF.89/C.2/L.22), de la France (A/CONF.89/C.2/L.23) et de la Suède (A/CONF.89/C.2/L.25) ont été retirés en faveur du projet de texte suivant (A/CONF.89/C.2/L.27) établi par le Groupe de travail spécial :

"Article [ ]. – Rapports avec d'autres conventions dans le domaine des transports

"Aucune disposition de la présente Convention n'interdit aux Etats contractants d'appliquer une autre convention internationale déjà en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de cette convention internationale."

47. A la 10e séance, la Commission, par 31 voix contre 11, avec 11 abstentions, a décidé d'adopter quant au fond le projet d'article proposé par le Groupe de travail spécial (A/CONF.89/C.2/L.27). A la même séance, la Commission, par 22 voix contre 22, avec 10 abstentions, a décidé de ne pas adopter la proposition orale des Philippines tendant à supprimer la deuxième phrase du texte du Groupe de travail. A la même séance, la Commission, par 21 voix contre 18, avec 15 abstentions, a décidé d'adopter l'amendement oral de l'Australie tendant à supprimer les mots "entrée en vigueur de" à la première phrase dudit texte et a ainsi adopté, tel qu'il avait été modifié, le projet d'article établi par le Groupe de travail spécial.

ARTICLE [ ]. – DÉNONCIATION

A. – TEXTE PROPOSÉ PAR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

48. Le texte établi par le Secrétaire général était le suivant :

"1. La présente Convention pourra être dénoncée à tout moment par l'une quelconque des Parties contractantes par notification écrite adressée au dépositaire.

"2. La dénonciation prendra effet ... après la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question après la date de réception de la notification."

B. – AMENDEMENTS

49. Aucun amendement à l'article sur la dénonciation n'a été présenté par écrit. Toutefois, une proposition orale a été faite par les Pays-Bas, modifiée oralement par la Norvège, tendant à ce que l'on insère les mots "le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an" dans l'espace laissé en blanc au paragraphe 2 de l'article.

C. – DÉLIBÉRATIONS DE LA DEUXIÈME COMMISSION

i) *Séances*

50. La Deuxième Commission a examiné l'article à sa 7e séance, le 21 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

51. A la 7e séance, le texte établi par le Secrétaire général, modifié oralement par les Pays-Bas et la Norvège, a été adopté.

NOUVEL ARTICLE [ ]. – RÉVISION ET AMENDEMENTS

A. – PROPOSITIONS

52. Des propositions concernant un nouvel article sur la révision de la Convention et sur l'effet de modifications de la Convention ont été présentées par la République démocratique allemande, la République-Unie de Tanzanie, la France et la Norvège.

53. Ces propositions étaient les suivantes :

a) *République démocratique allemande* (A/CONF.89/C.2/L.6) :

"Nouvel article [ ]

"1. Avec l'entrée en vigueur de tout amendement, révision ou autre modification de la présente

Convention, celle-ci cessera de produire effet pour les Etats parties à ladite Convention qui n'auront pas ratifié le nouvel instrument ou n'y auront pas adhéré.

"2. Toute révision de la présente Convention ou tout amendement à celle-ci entrera en vigueur si les deux tiers des Etats parties à ladite Convention ont ratifié le nouvel instrument ou y ont adhéré."

[Retiré; voir le paragraphe 54 ci-après.]

b) *République-Unie de Tanzanie* (A/CONF.89/C.2/L.14):

Ajouter un nouvel article prévoyant la convocation d'une conférence de révision trois ans après l'entrée en vigueur de la Convention.

[Retiré; voir le paragraphe 54 ci-après.]

c) *France* (A/CONF.89/C.2/L.24) :

"Nouvel article [ ]. – *Révision des montants de limitation de responsabilité*

"Le montant fixé à l'article de la présente Convention peut être modifié conformément aux dispositions suivantes :

"a) "Le Gouvernement dépositaire" réunit les Parties contractantes en conférence de révision tous les cinq ans à compter de la signature de la présente Convention.

"Si la Convention n'est pas entrée en vigueur dans les cinq ans suivant sa signature, la première Conférence de révision a lieu dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la Convention. Les conférences de révision suivantes ont lieu tous les cinq ans à partir de cette date.

"b) La Conférence de révision a pour seul objet de modifier, s'il y a lieu, le montant de limitation fixé à l'article de la présente Convention.

"c) Lorsque la Conférence de révision a adopté, à la majorité des deux tiers, un nouveau montant de limitation, cet amendement entre en vigueur dans les conditions suivantes :

"i) L'amendement est communiqué par le "Gouvernement dépositaire" à toutes les Parties contractantes aux fins d'acceptation, et à tous les Etats signataires de la Convention aux fins d'information;

"ii) L'amendement est considéré comme ayant été accepté à l'expiration d'un délai de six mois à partir de son adoption, à moins qu'au cours de cette période au moins un tiers des Parties contractantes aient communiqué une objection au "Gouvernement dépositaire";

"iii) Un amendement ayant été ainsi accepté entre en vigueur le soixantième jour après son acceptation à l'égard de toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, avant l'expiration de ce délai, ont fait une déclaration aux termes de laquelle elles ne sont pas liées par cet amendement.

"d) Tout Etat qui devient partie à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement de cette nature est lié par la Convention modifiée."

[Renvoyé à la Première Commission; voir le paragraphe 56 ci-après]

d) *Norvège* (A/CONF.89/C.2/L.26) :

"Article [ ]. – *Révision et amendements*

"1. Le dépositaire peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

"2. Le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention à la demande [d'un tiers] au moins des Etats contractants.

"3. La décision d'amender la Convention est prise à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants à la Conférence.

"4. Tout amendement adopté conformément aux dispositions du présent article entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion par [les deux tiers] des Etats contractants.

"5. [5]. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, la Convention cessera d'avoir effet à l'égard de tout Etat partie à la Convention qui n'aura pas ratifié, accepté ou approuvé cet amendement ou qui n'y aura pas adhéré.]

"6. [5]. Après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention, tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui sera déposé sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée."

[Retiré en partie et approuvé en partie; voir le paragraphe 57 ci-après.]

B. – Délibérations de la Deuxième Commission

i) *Séances*

54. La Deuxième Commission a examiné les propositions relatives à l'insertion d'un article sur la révision et les amendements à sa 11e séance, le 24 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

55. A la 11e séance, les propositions de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.2/L.6) et de la République-Unie de Tanzanie (A/CONF.89/C.2/L.14) ont été retirées en faveur de la proposition de la Norvège (A/CONF.89/C.2/L.26).

56. A la 11e séance, la Commission a décidé de renvoyer à la Première Commission la proposition de la France (A/CONF.89/C.2/L.24). A la même séance, le représentant de l'Inde a présenté la proposition orale suivante :

"Article [ ]. – *Révision*

"1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la Convention peut être formulée en tout temps, par toute Partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

"2. L'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande."

57. La proposition orale de l'Inde a été rejetée à la 11e séance par 20 voix contre 11, avec 20 abstentions. A la même séance, après le retrait par la Norvège des paragraphes 1, 3, 4 et 5 de sa proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.2/L.26, la Commission a adopté le paragraphe 2 du texte contenu dans le document A/CONF.89/C.2/L.26 par 46 voix contre une, avec une abstention, et le paragraphe 6 du texte contenu dans le document A/CONF.89/C.2/L.26 par 42 voix contre 5, avec 7 abstentions.

FORMULES SACRAMENTELLES FINALES DE LA CONVENTION

A. – Texte proposé par le Secrétaire général

58. Le texte établi par le Secrétaire général était le suivant :

"Fait à ..., en une version originale unique dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe font également foi."

B. – Amendements

59. Aucun amendement n'a été présenté en ce qui concerne les formules finales de la Convention.

C. – Délibération de la Deuxième Commission

i) *Séances*

60. La Deuxième Commission a examiné les formules finales de la Convention à ses 7e et 11e séances, les 21 et 24 mars 1978.

ii) *Examen de l'article*

61. A la 7e séance, la Commission a décidé d'ajouter le mot "Hambourg" dans l'espace laissé en blanc dans le texte établi par le Secrétaire général et a ensuite adopté ce texte.

62. A la 11e séance, la Commission a décidé d'ajouter après le mot "Hambourg" les mots "le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit". A la 11e séance également, la Commission a décidé d'ajouter la phrase suivante à la fin de la Convention :

"En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention."

G. – PROJETS DE DISPOSITION DE LA CONVENTION SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER APPROUVÉS PAR LE COMITÉ DE RÉDACTION

Documents A/CONF.89/12 et Add. 1 à 6

Document A/CONF.89/12

[*Original : anglais*]
[*28 mars 1978*]

Première partie. – Dispositions générales

Article premier. – Définitions

Dans la présente Convention :

1. Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.

2. Les termes "transporteur substitué" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.

3. Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer[1].

4. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

5. Le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

6. Les termes "contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

7. Le terme "connaissement" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

8. L'expression "par écrit" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

[1] Ce paragraphe a été approuvé par la Première Commission, à sa 34e séance, mais n'a pas encore été examiné par le Comité de rédaction.

Article 2. – Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

c) L'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou

e) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent.

Article 3. – Interprétation de la Convention

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DEUXIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. – Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

a) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou

ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;

b) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison :

i) En remettant les marchandises au destinataire; ou

ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou

c) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Document A/CONF.89/12/Add.1

[*Original : anglais*]
[*29 mars 1978*]

Article 5. – Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé le préjudice a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues lorsqu'elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. *a)* Le transporteur est responsable :

i) Des pertes ou dommages subis par les marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;

ii) Des pertes, dommages ou retards à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément aux pratiques des transports maritimes, sur la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause au préjudice, le transporteur n'est responsable que dans la mesure du préjudice qui est imputable à cette faute ou négligence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

8. Lorsque, en vertu du paragraphe 1 du présent article, le transporteur est tenu de réparer la perte ou le dommage subi par les marchandises, le montant de la réparation est calculé d'après la valeur des marchandises au lieu et au moment où elles sont livrées conformément à l'article 4 ou, où elles auraient dû l'être. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

Article 6. – Limites de la responsabilité

1. *a)* La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou par unité de chargement ou 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à un montant correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport des marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations prévues aux alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement, s'il en est émis un, ou dans le cas contraire, dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer comme étant contenu dans cet engin sera considéré comme un colis ou une unité. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte mentionnée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7. – Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser la limite de responsabilité prévue par la présente Convention.

Article 8. – Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce

dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Document A/CONF.89/12/Add.2

[*Original : anglais*]
[*29 mars 1978*]

Article 9. – Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions des articles 6 ou 8, selon le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10. – Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11. – Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

Document A/CONF.89/12/Add.3

[*Original : anglais*]
[*29 mars 1978*]

TROISIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. – Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice

ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13. – Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

Document A/CONF.89/12/Add.4

[*Original : anglais*]
[*29 mars 1978*]

QUATRIÈME PARTIE. – DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. – Emission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissement.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

Article 15. – Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes :

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises;

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le nom du destinataire, si celui-ci a été désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;

l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;

m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée; et

n) La date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit aux marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissement "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements exigés pour un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

Article 16. – Connaissement : réserves et force probante

1. Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissement "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Lorsque le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret comme prévu à l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15 ou ne montre pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 17. – Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur ou une personne agissant en son nom d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle, visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

Article 18. – Documents autres que les connaissements

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

Document A/CONF.89/12/Add.5

[Original : anglais]
[29 mars 1978]

CINQUIÈME PARTIE. – DROITS ET ACTIONS

Article 19. – Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le lendemain du jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été

remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune indemnité n'est payable pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué au plus tard dans les 90 jours suivant la plus éloignée des deux dates ci-après : celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, le fait que le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas donné cet avis constitue sauf preuve contraire, une présomption qu'il n'a subi aucune perte ou aucun dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 20. – Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21. – Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

c) Le port de chargement ou le port de déchargement;

d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. *a)* Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même armement a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. *a)* Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa *a*

du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige fut né du contrat de transport par mer est valable.

Article 22. – Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :

i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou

iii) Le port de chargement ou le port de déchargement.

b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige fut né du contrat de transport par mer.

SIXIÈME PARTIE. – DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Article 23. – Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

Article 24. – Avaries communes

1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25. – Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploita-

tion d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou

b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

Article 26. – Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à 12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

Document A/CONF.89/12/Add.6

[*Original : anglais*]
[*29 mars 1978*]

SEPTIÈME PARTIE. – CLAUSES FINALES

Article 27. – Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 28. – Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29. – Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 30. – Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 31. – Dénonciation d'autres conventions

1. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, tout Etat partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924), notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Article 32. – Rapports avec d'autres conventions dans le domaine des transports

Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un Etat contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

Article 33. – Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 34. – Révision des montants des limites et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

[N'a pas été examiné par le Comité de rédaction]

Article 35. – Dénonciation

1. La présente Convention pourra être dénoncée à tout moment par l'un quelconque des Etats contractants par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

Formules sacramentelles finales

FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

H. – PROPOSITIONS ET AMENDEMENTS PRÉSENTÉS À LA CONFÉRENCE EN SÉANCE PLÉNIÈRE

Bangladesh, Inde, Kenya, Maurice, Ouganda, Pakistan, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie : propositions de nouveaux articles

Document A/CONF.89/L.2

[*Original : anglais*]
[*27 mars 1978*]

Nouvel article [ ]. – *Révision*

1. Après l'expiration d'une période de cinq ans à partir de laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision peut être formulée par toute Partie contractante par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, et l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

2. Une conférence de révision est convoquée par le dépositaire, si un tiers au moins des Parties contractantes en font la demande, afin de passer en revue le fonctionnement de la Convention et d'examiner et adopter des amendements appropriés.

3. Quatre ans à compter de la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur, le dépositaire sollicitera l'avis de tous les Etats qui seront alors parties à la présente Convention quant à la nécessité de réviser la présente Convention et, sur la base des avis qu'il aura reçus, élaborera les propositions et les distribuera à toutes les parties concernées.

Nouvel article [ ]. – *Amendement*

1. Toute décision d'amender la présente Convention est adoptée à la majorité des deux tiers des Etats contractants.

2. Après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention, tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion est réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle a été amendée.

NOTE

A. L'article "Révision" reprend les textes traitant de la révision qui sont généralement adoptés dans les conventions internationales, ainsi que la proposition présentée par la Tanzanie (A/CONF.89/C.1/L.14).

B. L'article "Amendement" reprend la proposition de la Norvège (A/CONF. 89/C.2/L.26) et suit le schéma général adopté dans d'autres conventions internationales.

C. Une proposition analogue portant sur la révision et l'amendement a certes été présentée par l'Inde, d'abord oralement puis par écrit conformément à la suggestion du Président, mais lors de l'examen de cette proposition par la Deuxième Commission, seule la première partie en a été mise aux voix et la deuxième partie n'a pas été portée à l'attention de la Commission. A la suite de ce vote, la proposition, qui était manifestement incomplète, a été rejetée.

D. C'est pourquoi la Conférence réunie en séance plénière est saisie de cette proposition composite (révisée) qui concerne la "Révision" et l'"Amendement".

Australie et Hongrie : amendement au paragraphe 8 de l'article 5

Document A/CONF.89/L.3

[*Original : anglais*]
[*29 mars 1978*]

A la fin du paragraphe 8 de l'article 5, ajouter la phrase suivante :

"Aucune disposition du présent paragraphe ne limite le droit d'obtenir réparation, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour un préjudice supérieur à la valeur des marchandises perdues ou endommagées."

Maurice, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques : amendement à l'article 15

Document A/CONF.89/L.4

[*Original : anglais*]
[*29 mars 1978*]

Ajouter à l'article 15 un nouvel alinéa *o* :

"*o)* La ou les limites supérieures de la responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6."

Malaisie et Singapour : amendement au paragraphe 7 de l'article premier

Document A/CONF.89/L.5

[*Original : anglais*]
[*29 mars 1978*]

Supprimer la définition du mot "chargeur".

Allemagne, République fédérale d', Australie, Ghana, Nigéria, Norvège, Ouganda, Singapour et Suède : amendement au paragraphe 4 de l'article [Révision des montants de limitation]

Document A/CONF.89/L.6

[*Original : anglais/français*]
[*29 mars 1978*]

Modifier la fin de la première phrase du paragraphe 4 pour qu'elle se lise comme suit : " par les deux tiers ou par 20 des Etats contractants, le chiffre retenu étant le chiffre le plus faible".

Australie, Brésil, Bulgarie, France, Ghana et Italie : proposition d'addition d'un nouveau paragraphe à l'article Y

Document A/CONF.89/L.7

[*Original : anglais/français*]
[*29 mars 1978*]

Ajouter le nouveau paragraphe suivant :

"Toutefois, afin de permettre la transition avec la Convention de 1924 et le Protocole de 1968, tout Etat contractant pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la nouvelle convention, différer pendant une période maximale de cinq ans à compter de ce dépôt la dénonciation de la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de 1968. Pendant cette période, l'Etat concerné appliquera, à l'exclusion de tout autre, la présente Convention à l'égard des Etats qui l'auront ratifiée."

Préambule : projet présenté par le Secrétaire général

Document A/CONF.89/L.8

[*Original : anglais*]
[*29 mars 1978*]

Les Etats parties à la présente Convention,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer,

Ont décidé de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit :

Allemagne, République fédérale d', et Australie : amendement à l'article 32

Document A/CONF.89/L.9

[*Original : anglais*]
[*30 mars 1978*]

Ajouter un nouveau paragraphe 2 :

"Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application d'une convention internationale relative aux contrats de transport multimodal de marchandises conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies."

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Document A/CONF.89/13

1. L'Assemblée générale des Nations Unies, ayant examiné le chapitre IV du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session (1976), qui contenait un projet de convention sur le transport de marchandises par mer[1], a décidé, par sa résolution 31/100 du 15 décembre 1976, qu'une conférence internationale de plénipotentiaires serait convoquée en 1978 à New York, ou en tout autre lieu approprié pour lequel le Secrétaire général pourrait recevoir une invitation, pour examiner la question du transport de marchandises par mer et pour consacrer les résultats de ses travaux dans une convention internationale et dans tous autres instruments qu'elle jugerait appropriés. Par la suite, le Secrétaire général a reçu et accepté une invitation du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, qui offrait d'accueillir la conférence à Hambourg.

2. La Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer s'est tenue à Hambourg (République fédérale d'Allemagne) du 6 au 31 mars 1978.

3. Les 78 Etats ci-après étaient représentés à la Conférence : Algérie, Allemagne, République fédérale d'Argentine, Australie, Autriche, Bangladesh, Belgique, Bolivie, Brésil, Bulgarie, Canada, Chili, Colombie, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Gabon, Ghana, Grèce, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Iran, Iraq, Irlande, Italie, Jamaïque, Japon, Kenya, Koweït, Libéria, Madagascar, Malaisie, Maurice, Mexique, Nigéria, Norvège, Oman, Ouganda, Pakistan, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique allemande, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste soviétique d'Ukraine, République-Unie de Tanzanie, République-Unie du Cameroun, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Siège, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Venezuela, Yémen démocratique, Yougoslavie et Zaïre.

4. Un Etat, le Guatemala, a envoyé un observateur à la Conférence.

5. L'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'inviter les représentants des organisations qui ont reçu une invitation permanente de l'Assemblée générale à participer aux sessions et aux travaux de toutes les conférences internationales convoquées sous ses auspices, en qualité d'observateurs, conformément à la résolution 3237 (XXIX) de l'Assemblée, en date du 22 novembre 1974; d'inviter les représentants des mouvements de libération nationale reconnus par l'Organisation de l'unité africaine dans sa région, en qualité d'observateurs, conformément à la résolution 3280 (XXIX) de l'Assemblée générale, en date du 10 décembre 1974; et d'inviter les institutions spécialisées, l'Agence internationale de l'énergie atomique ainsi que les organes de l'Organisation des Nations Unies intéressés et les organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées à se faire représenter à la Conférence par des observateurs. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales ci-après ont accepté cette invitation et se sont fait représenter par des observateurs à la Conférence :

Institutions spécialisées

Fonds monétaire international.

Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Organes de l'ONU

Commission économique pour l'Afrique.

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

Autres organisations intergouvernementales

Communauté des Antilles et Marché commun des Caraïbes.

Conseil de l'Europe.

Office central des transports internationaux par chemin de fer.

Organisation de coopération et de développement économiques.

Organisations non gouvernementales

Association des armateurs latino-américains.
Association internationale des armateurs.
Chambre de commerce internationale.
Chambre internationale de la marine marchande.
Comité maritime international.
Conférence maritime internationale et baltique.
Union internationale d'assurances transports.

6. La Conférence a élu Président M. Rolf Herber (République fédérale d'Allemagne).

7. La Conférence a élu vice-présidents les représentants des Etats suivants :

Algérie, Argentine, Australie, Belgique, Canada, Cuba, Danemark, Equateur, Grèce, Indonésie, Iraq, Italie, Nigéria, Ouganda, Pakistan, Philippines, Pologne, République démocratique allemande, Sénégal, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques et Venezuela.

8. La Conférence a constitué les commissions et comités suivants :

[1] Voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente et unième session, Supplément n° 17*. Le projet de convention est reproduit ci-dessus sous la cote A/CONF.89/5.

Bureau de la Conférence

Président : Le Président de la Conférence;
Membres : Le Président et les Vice-Présidents de la Conférence, ainsi que le Président de la Première Commission et le Président de la Deuxième Commission.

Première Commission

Président : M. Mohsen Chafik (Egypte);
Vice-Président : M. S. Suchorzewski (Pologne);
Rapporteur : M. D.M. Low (Canada).

Deuxième Commission

Président : M. D. Popov (Bulgarie);
Vice-Président : M. Th. J.A.M. de Bruijn (Pays-Bas);
Rapporteur : M. N. Gueiros (Brésil).

Comité de rédaction

Président : M. R.K. Dixit (Inde);
Membres : Argentine, Autriche, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, France, Hongrie, Inde, Iraq, Japon, Kenya, Norvège, Pérou, République démocratique allemande, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone, Singapour et Union des Républiques socialistes soviétiques.

Commission de vérification des pouvoirs

Président : Mme Heliliah Haji Yusof (Malaisie);
Membres : Bangladesh, Canada, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, Madagascar, Malaisie, Nigéria, République arabe syrienne et Tchécoslovaquie.

9. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies était représenté, du 6 au 11 mars, par M. Erik Suy, conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies, puis par M. Blaine Sloan, directeur de la Division des questions juridiques générales du Service juridique des Nations Unies. M. Willem Vis, chef du Service du droit commercial international de la Division des questions juridiques générales du Service juridique des Nations Unies, exerçait les fonctions de secrétaire exécutif.

10. Par sa résolution 31/100 du 15 décembre 1976, l'Assemblée générale a convoqué la Conférence et lui a renvoyé, pour servir de base à ses travaux, le projet de convention sur le transport de marchandises par mer figurant au chapitre IV du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session (A/CONF.89/5), du texte du projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2), des observations et propositions des gouvernements et des organisations internationales (A/CONF.89/7 et Add.1), et d'une analyse de ces observations et propositions établies par le Secrétaire général (A/CONF.89/8).

11. La Conférence a confié à la Première Commission l'examen du texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et le projet d'article sur les réserves ainsi que les projets d'articles concernant les mesures d'application et autres dispositions finales établis par le Secrétaire général. Elle a confié à la Deuxième Commission l'examen des autres projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales.

12. Sur la base de ces délibérations, telles qu'elles sont consignées dans les comptes rendus analytiques de la Conférence (A/CONF.89/SR.1 à 10), dans les comptes rendus analytiques de la Première Commission (A/CONF.89/C.1/SR.1 à 37) et dans son rapport (A/CONF.89/10), ainsi que dans les comptes rendus analytiques de la Deuxième Commission (A/CONF.89/C.2/SR.1 à 11) et dans son rapport (A/CONF.89/11), la Conférence a établi la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978.

13. Cette convention, dont le texte est annexé au présent Acte final (annexe I), a été adoptée par la Conférence le 30 mars 1978 et ouverte à la signature à la séance finale de la Conférence, le 31 mars 1978. Elle restera ouverte à la signature au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York jusqu'au 30 avril 1979, date après laquelle elle sera ouverte à l'adhésion, conformément à ses dispositions.

14. La Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

15. La Conférence a adopté aussi un "consensus" et une résolution, dont les textes sont également annexés au présent Acte final (annexes II et III).

EN FOI DE QUOI les représentants ont signé le présent Acte final.

FAIT à Hambourg (République fédérale d'Allemagne), le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

ANNEXES

Annexe I

Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978

PRÉAMBULE

Les Etats Parties à la présente Convention,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles relatives au transport de marchandises par mer,

Ont décidé de conclure une convention à cet effet et sont convenus de ce qui suit :

PREMIÈRE PARTIE. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. – Définitions

Dans la présente Convention :

1. Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.

2. Les termes "transporteur substitué" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.

3. Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit

s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

4. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

5. Le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

6. Les termes "contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

7. Le terme "connaissement" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

8. L'expression "par écrit" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2. – Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

a) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

b) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou

c) L'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou

d) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou

e) Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent.

Article 3. – Interprétation de la Convention

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DEUXIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4. – Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

a) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou

ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;

b) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison :

i) En remettant les marchandises au destinataire; ou

ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou

iii) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 5. – Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. *a)* Le transporteur est responsable :

i) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;

ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. Limites de la responsabilité

1. *a)* La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas *a* et *b* du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa *a* du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7. – Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8. – Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9. – Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux disposition du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10. – Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11. – Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

TROISIÈME PARTIE. – RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

Article 12. Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13. – Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

QUATRIÈME PARTIE. – DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. – Emission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissement.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

Article 15. – Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes :

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises;

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;

l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;

m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;

n) La date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et

o) La ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissement "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissement "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

Article 16. – Connaissement : réserves et force probante

1. Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissement "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret, comme prévu à l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur

n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Article 17 – Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

Article 18. – Documents autres que les connaissements

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIÈME PARTIE. – DROITS ET ACTIONS

Article 19. – Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après : celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 20. – Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21. – Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;

b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;

c) Le port de chargement ou le port de déchargement;

d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. *a)* Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. *a)* Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

Article 22. – Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :

a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :

i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou

iii) Le port de chargement ou le port de déchargement.

b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

SIXIÈME PARTIE. – DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

Article 23. – Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

Article 24. – Avaries communes

1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25. – Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou

b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne

4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un Etat contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

Article 26. – Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à 12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIÈME PARTIE. – CLAUSES FINALES

Article 27. – Dépositaire

La Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 28. – Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29. – Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 30. – Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 31. – Dénonciation d'autres conventions

1. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, tout Etat partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924), notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un Etat contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux Etats contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

Article 32. – Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 33. – Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des Etats contractants.

3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.

4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.

5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les Etats contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 34. – Dénonciation

1. Tout Etat contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Annexe II

Consensus adopté par la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer

Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale, la charge de la preuve incombe au transporteur mais que, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle.

Annexe III

Résolution adoptée par la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer

La Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer,

Rappelant avec reconnaissance l'aimable invitation de la République fédérale d'Allemagne, qui a accueilli la Conférence à Hambourg,

Consciente du fait que les services mis à la disposition de la Conférence et la généreuse hospitalité accordée aux participants par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et par la ville libre et hanséatique de Hambourg ont largement contribué au succès de la Conférence,

Exprime sa gratitude au Gouvernement et au peuple de la République fédérale d'Allemagne et,

Ayant adopté la Convention sur le transport de marchandises par mer sur la base d'un projet de convention établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international à la demande de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement,

Exprime sa gratitude à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international et à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement pour leur remarquable contribution à la simplification et à l'harmonisation du droit relatif au transport de marchandises par mer et,

Décide d'intituler la Convention adoptée par la Conférence : "Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978" et,

Recommande que les règles qui y sont énoncées soient appelées "Règles de Hambourg".

Deuxième partie

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES DES SÉANCES PLÉNIÈRES

1re séance plénière

Lundi 6 mars 1978, à 11 h 30.

Président provisoire : M. E. SUY
(Conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies, représentant le Secrétaire général).

Président : M. R. HERBER (République fédérale d'Allemagne).

A/CONF.89/SR.1

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE

Ouverture de la Conférence

1. Le PRÉSIDENT PROVISOIRE, représentant le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, remercie le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne pour sa généreuse invitation à tenir cette conférence sur son territoire et les autorités de la ville de Hambourg pour leur aimable hospitalité; il remercie également le Ministre de la justice et les autres hauts dignitaires de la République fédérale d'Allemagne qui ont bien voulu honorer de leur présence cette séance inaugurale, montrant ainsi toute l'importance que leur pays attache aux travaux de la Conférence. Il exprime les regrets du Secrétaire général de n'avoir pu assister en personne à cette séance. Il souhaite en son nom la bienvenue à tous les participants.

2. Au nom du Secrétaire général, il déclare ouverte la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, convoquée en application de la résolution 31/100 adoptée par l'Assemblée générale le 15 décembre 1976, et il invite les participants à observer une minute de silence consacrée à la prière ou à la méditation.

3. *La Conférence observe une minute de silence.*

4. Le PRÉSIDENT PROVISOIRE donne ensuite lecture du message que le Secrétaire général a adressé à la Conférence :

"La Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer qui s'ouvre aujourd'hui est un événement important parmi les activités des Nations Unies. Quand en 1966 l'Assemblée générale a créé la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, elle estimait que la coopération commerciale internationale entre les Etats était un facteur important dans la promotion des relations amicales et que les intérêts de tous les peuples, et en particulier ceux des pays en développement, exigeaient l'amélioration des conditions favorables au développement du commerce mondial. Il ne fait guère de doute qu'en unifiant, sur la base des travaux de la Commission, les règles juridiques relatives au transport de marchandises par mer la Conférence sera considérée comme un pas important vers la réalisation des objectifs précités.

"Si la Conférence se réunit à Hambourg, c'est à la suite de la généreuse invitation de la République fédérale d'Allemagne, invitation qui témoigne en elle-même de l'importance des travaux de la Conférence.

"Pendant la dernière session de l'Assemblée générale, de nombreuses délégations ont exprimé leur appréciation de ce geste amical et généreux. Il convient toutefois qu'au nom de l'Organisation des Nations Unies je remercie encore, lors de l'ouverture de la Conférence, la République fédérale d'Allemagne. Je suis certain qu'aucun effort n'a été épargné pour rendre aussi agréable que possible le séjour à Hambourg de tous les participants. J'adresse à la Conférence tous mes vœux de succès dans ses travaux."

5. La Conférence a pour tâche d'adopter une Convention qui puisse remplacer la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles en 1924, et le Protocole qui l'a modifiée, signé en 1968, également à Bruxelles, car depuis ces dates il y a eu dans le monde beaucoup de progrès politiques, économiques et technologiques. Contrairement à ce qui s'était passé pour la Conférence qui avait adopté la Convention de Bruxelles, on a cette fois, pendant les travaux préparatoires, invité tous les Etats à présenter leurs commentaires et leurs observations, et on en a tenu compte lors de l'élaboration du texte de base dont est saisie la Conférence (A/CONF.89/5). De plus, les nombreux Etats qui participent à la présente Conférence représentent les diverses régions ainsi que les principaux systèmes juridiques, politiques et économiques du monde actuel. On peut donc espérer qu'un accord issu de la Conférence permettra d'établir un régime international des transports maritimes à la fois nouveau et plus équitable.

6. Personne n'ignore que le commerce international est un moyen important de développement économique, en particulier pour les pays en développement, et que les transports maritimes sont les plus importants moyens de transport du commerce international. Les règles que la Conférence adoptera détermineront pro-

blablement la responsabilité du transporteur. Si la Conférence réussit à unifier les règles régissant la responsabilité, en équilibrant les intérêts des chargeurs et des transporteurs, en faisant entrer en ligne de compte les progrès de la technologie et, dans une certaine mesure, en harmonisant ces règles avec celles qui s'appliquent aux autres moyens de transport, cette réussite aura un effet réellement bénéfique sur le commerce international.

7. Le projet de convention dont la Conférence est saisie est issu d'une collaboration heureuse entre deux organes des Nations Unies : la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Une fois achevées les études préparatoires de la CNUCED, les travaux ont été confiés à la CNUDCI, qui a consacré quatre ans à l'élaboration d'un projet de convention approprié, qui a été achevé en 1976 et, la même année, a obtenu l'approbation générale de la CNUCED. Pour ses travaux, la Conférence ne dispose que de quatre semaines : il lui faut donc n'épargner aucun effort pour s'acquitter de sa tâche dans les délais prévus. Le représentant du Secrétaire général exprime l'espoir qu'elle y réussira.

8. M. VOGEL (Ministre de la justice de la République fédérale d'Allemagne) souhaite une bienvenue chaleureuse aux participants à la Conférence, la première des conférences des Nations Unies qui ait lieu en République fédérale d'Allemagne. L'invitation faite par son pays montre l'importance qu'il attache aux activités exercées par les Nations Unies dans le domaine sur lequel porte la Conférence.

9. Les règles que la Conférence étudie sont des règles de droit privé applicables au commerce international : en effet, les dispositions de la Convention auxquelles sera mise la dernière main visent à redéfinir et à clarifier les droits et les obligations des parties à un contrat concernant le transport de marchandises par mer. Les résultats de la Conférence seront peut-être moins spectaculaires que ceux de certaines conférences politiques, mais ils n'en seront pas moins importants. Etant donné que tous les pays ne cessent de se rapprocher au sein de la communauté où ils existent, il est maintenant devenu nécessaire que les différents systèmes juridiques nationaux se développent ensemble, particulièrement dans les domaines qui intéressent le commerce international. La République fédérale d'Allemagne apprécie beaucoup les travaux réalisés par la CNUDCI, qui pour la première fois dans l'histoire de l'unification internationale des règles de droit a élaboré un texte sur une base mondiale, méthode qui devrait être extrêmement profitable tant du point de vue politique que du point de vue du fond.

10. Depuis que les Etats s'efforcent d'unifier les règles du droit commercial international, le droit maritime est un des domaines où ces efforts ont le mieux réussi. Les Règles de La Haye ont régi le transport des marchandises par mer pendant un demi-siècle et presque dans le monde entier. Mais il existe maintenant de bonnes raisons de négocier une convention internationale nouvelle. Si, en adoptant le Protocole de Bruxelles en 1968, l'on a cherché à moderniser les Règles de La Haye, on s'est borné à les modifier sur certains points, sans les réexaminer à fond. Depuis lors, l'évolution du système monétaire international a rendu nécessaire la révision de maintes conventions sur les transports. Une fois les droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international complètement détachés de la valeur de l'or, il n'est plus possible de calculer les montants dus au titre des réparations en partant de l'étalon or. Ne serait-ce que pour cette raison, il faut reconsidérer les règles régissant la responsabilité.

11. Mais d'autres raisons d'ordre plus général rendent ce réexamen nécessaire. Si les Règles de La Haye de 1924 ont marqué un progrès, elles n'en comportent pas moins certaines insuffisances et après 50 ans d'application pratique il convient d'examiner dans quelle mesure elles ont été une réussite. La question se pose de savoir s'il faut les modifier ou les compléter sur de nombreux points qu'elles laissent dans l'ombre.

12. L'adoption d'une convention moderne sur le transport de marchandises par mer constituera le premier résultat important des travaux de la CNUDCI dont les effets se feront sentir dans le monde entier. Mais si, après bien des années de préparation, la Conférence ne réussit pas à adopter des règles mondialement applicables, ce sera un échec grave pour les activités des Nations Unies dans ce domaine, et, d'une manière générale, pour l'unification des règles de droit.

13. Le projet de convention dont la Conférence est saisie diffère des Règles de La Haye de 1924 sur un certain nombre de points importants. Premièrement, ses dispositions doivent s'appliquer à tous les contrats internationaux relatifs au transport de marchandises par mer, et non pas seulement dans les cas où est établi un connaissement. Deuxièmement, la responsabilité découlant du contrat de transport incombe non seulement au transporteur qui conclut le contrat, mais encore au transporteur substitué comme dans le transport des marchandises par voie aérienne. Troisièmement, le fait qu'à l'avenir la responsabilité encourue au titre de la Convention portera aussi sur les marchandises en pontée revêt une importance particulière pour les transports par conteneurs. Quatrièmement, pour la première fois dans l'histoire du droit international relatif au transport de marchandises par mer, on a essayé dans le projet de convention d'énoncer des normes internationales uniformes en ce qui concerne la validité des obligations qui incombent aux chargeurs à l'égard des transporteurs en vertu d'une lettre de garantie. Cinquièmement, la disposition la plus importante du point de vue économique, c'est que dans le projet on a rendu plus strictes les règles applicables à l'armateur. Bien qu'à l'avenir la responsabilité de l'armateur doive être régie par le principe de la faute, l'exonération de responsabilité pour faute de navigation commise par les préposés ou les agents de l'armateur et pour les dommages causés par l'incendie, telle que la prévoient les Règles de La Haye, sera supprimée. Cette disposition nouvelle a déjà fait l'objet de longs débats. Vu l'importance économique qu'elle revêt, il ne fait aucun doute qu'elle sera examinée à fond par la Conférence.

14. Le projet de convention élaboré par la CNUDCI constitue une bonne base et il y a lieu d'être optimiste quant aux chances de succès de la Conférence. Malgré les divergences d'opinion qui existent encore sur telle ou

telle disposition du projet, il doit être possible de parvenir à des solutions permettant d'adopter une convention mondialement acceptée. Le transport international de marchandises par mer ne peut absolument pas se passer de règles uniformes. C'est pourquoi M. Vogel souhaite que la Conférence soit couronnée de succès.

15. M. KLOSE (maire de la ville de Hambourg) souhaite la bienvenue, au nom du Sénat de la ville de Hambourg, aux participants à la première grande Conférence des Nations Unies à se tenir dans la République fédérale d'Allemagne. La population et les autorités de Hambourg se félicitent d'autant plus de la décision prise par les Nations Unies de convoquer la Conférence sur le transport de marchandises par mer dans leur ville qu'aux termes du préambule de leur Constitution: "la ville libre et hanséatique de Hambourg, avec son port international, a une tâche particulière à remplir envers la nation allemande, tâche qui lui a été assignée par l'histoire et la géographie. Dans un esprit de paix, elle est et sera l'intermédiaire entre tous les continents et toutes les nations de la terre". Hambourg s'efforce de vivre dans l'esprit de sa Constitution, et c'est ainsi qu'elle contribue depuis de longues années à la détente en Europe et au maintien de la paix. La tradition veut que Hambourg cherche à résoudre ses problèmes par voie de négociation, et cela sans attendre que d'autres en prennent l'initiative. Hambourg est en mesure de le faire, car elle est le siège d'entreprises, associations et institutions multiples, en contact avec le monde entier et possédant une bonne connaissance de la scène internationale dans les domaines les plus divers, et en particulier en matière de relations économiques internationales.

16. Il va de soi qu'en tant que premier centre de la République fédérale sur le plan de l'industrie et des services (chantiers navals, transports maritimes, assurances) Hambourg a plus qu'un intérêt théorique pour toutes les questions liées au transport de marchandises par mer.

17. Les problèmes dont la Conférence est saisie ne sont pas faciles à résoudre, non seulement en raison de la complexité du sujet, mais aussi en raison des divergences d'opinions entre les pays participants. En tant que maire de la ville, M. Klose ne peut cacher qu'une solution tenant dûment compte des préoccupations de ses sociétés de navigation est d'un intérêt vital pour Hambourg. En outre, les pays industrialisés ne peuvent oublier que le monde a subi une transformation fondamentale depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Quant aux pays en développement, ils ont d'autant plus le droit de voir leurs intérêts pris en considération qu'ils se heurtent à de très graves problèmes qu'ils ne peuvent surmonter sans aide extérieure. Mais ils ne doivent pas non plus mettre les pays industrialisés dans une situation qui menacerait leur efficacité, en ce qui concerne par exemple la question des matières premières ou de la responsabilité dans les transports maritimes, au risque, finalement, de se nuire à eux-mêmes. Il importe donc d'établir un équilibre raisonnable et juste entre les intérêts de toutes les parties intéressées.

18. Les critiques, dont l'Organisation des Nations Unies est fréquemment l'objet, sont souvent injustes parce qu'elles ne tiennent pas compte de la difficulté des problèmes qui se posent à elle. Les situations et les intérêts des parties en présence sont souvent opposés, et c'est pourquoi il est moins facile de trouver des solutions dans les relations internationales que dans d'autres domaines. Les pays doivent être disposés à négocier et vouloir établir un équilibre juste, ce qu'ils ne peuvent naturellement réaliser en quelques jours.

19. M. Klose exprime l'espoir que l'atmosphère de Hambourg suscitera un climat d'équilibre et de tolérance au sein de la Conférence.

20. M. Suy (Conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies, représentant le Secrétaire général) remercie le Ministre de la justice de la République fédérale d'Allemagne et le maire de la ville de Hambourg des paroles de bienvenue qu'ils ont adressées aux participants à la Conférence.

La séance est suspendue à 12 h 10; elle est reprise à 12 h 15.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE

Election du Président

21. M. DIXIT (Inde) propose d'élire M. Rolf Herber (République fédérale d'Allemagne) au poste de président de la Conférence.

22. M. SELVIG (Norvège), M. GUEIROS (Brésil), M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique), M. SUCHORZEWSKI (Pologne), M. MAITLAND (Libéria), M. KHOO (Singapour), M. CHAFIK (Egypte), M. BYERS (Australie), Mme OLOWO (Ouganda), M. WANSEK (République-Unie du Cameroun), M. RAY (Argentine), M. AMOROSO (Italie), M. ISIN (Turquie), M. CASTRO (Mexique) et M. POPOV (Bulgarie) appuient cette proposition.

23. M. Herber (République fédérale d'Allemagne) est élu président par acclamation et prend la présidence.

24. Le PRESIDENT remercie les participants à la Conférence de lui avoir fait, à lui et à son pays, l'honneur de le choisir pour président et déclare qu'il s'efforcera de s'acquitter de sa tâche au mieux de ses capacités. Si la Convention que la Conférence doit adopter ne peut répondre exactement aux vœux de tous les Etats, elle n'en devra pas moins être acceptable pour tous; l'élaboration de cet instrument sera une tâche ardue, mais un échec laisserait les transports maritimes sans règles communes en matière de responsabilité, décevrait les pays qui ont contribué aux travaux préparatoires et empêcherait l'unification du droit commercial international en général. Le Président espère donc que la Conférence pourra œuvrer dans un esprit de compromis et de compréhension.

La séance est levée à 12 h 40.

2e séance plénière

Lundi 6 mars 1978, à 15 h 15.

Président : M. R. HERBER (République fédérale d'Allemagne).

A/CONF.89/SR.2

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE

Adoption de l'ordre du jour

1. *L'ordre du jour provisoire est adopté* (A/CONF.89/2).

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR

Adoption du règlement intérieur

2. *Le règlement intérieur provisoire est adopté* (A/CONF.89/3).

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR

Élection des vice-présidents de la Conférence et des présidents de chacune des grandes commissions

3. Le PRÉSIDENT croit comprendre que les divers groupes ont besoin de davantage de temps pour examiner les candidatures qu'ils doivent proposer pour pourvoir les 22 postes de vice-président de la Conférence et les postes de président de chacune des grandes commissions. En conséquence, il suggère d'ajourner à une date ultérieure de la semaine les élections aux fonctions autres que celles de président de la Première Commission. Par contre, celui-ci doit être élu le lendemain à midi au plus tard, afin que la Conférence puisse commencer sans délai ses travaux de fond.

4. M. DIXIT (Inde) est favorable à l'idée d'ajourner l'élection des vice-présidents. Néanmoins, il souhaiterait que le Secrétariat indique quelle est la pratique suivie aux Nations Unies pour la répartition de ces postes et des autres fonctions entre les divers groupes. Par exemple, sur quelles bases le Bureau établira-t-il sa liste de 15 candidats en vue de la désignation des membres du Comité de rédaction?

5. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) dit que normalement les membres du Bureau de la Conférence devraient représenter les diverses régions géographiques et les divers systèmes économiques et sociaux du monde. Ce principe est appliqué, entre autres, pour l'élection aux fonctions de président de chacune des deux grandes commissions et pour la composition de la Commission de vérification des pouvoirs et du Comité de rédaction. Pour le Bureau de la Conférence, qui comprend le président, les 22 vice-présidents et les présidents des grandes commissions, le principe d'une répartition régionale équilibrée devrait également être respecté. Le Bureau, qui propose des candidats en vue de la constitution du Comité de rédaction, se réunira plus tard dans la semaine et devra tenir compte, en formulant ses propositions, de la nécessité d'assurer une représentation régionale équilibrée. Les neuf membres de la Commission de vérification des pouvoirs sont nommés par le président et le Comité de rédaction et la Commission de vérification des pouvoirs élisent les membres de leurs bureaux.

6. M. DIXIT (Inde) dit que, compte tenu de l'importance qu'il y a à assurer une représentation régionale équilibrée, la délégation indienne estime qu'il convient d'élire simultanément les présidents des deux grandes commissions.

7. M. CASTRO (Mexique) dit qu'il tient lui aussi à ce que soit assurée une répartition géographique équilibrée lors de l'attribution des postes. Il semblerait que des postes de vice-président devraient être remplis par des ressortissants de pays en développement, les autres postes étant occupés par des ressortissants des pays des groupes B et D. M. Amado Castro croit savoir que les vice-présidents participent aux prises de décisions et accomplissent certaines fonctions spécifiques; le choix des personnes appelées à remplir ces fonctions est donc extrêmement important. Il pense, comme le représentant de l'Inde, qu'il serait préférable d'élire simultanément les présidents des deux grandes commissions; ces élections devraient avoir lieu dès que possible.

8. Compte tenu de la nécessité de tenir des consultations sans délai, M. Castro suggère que l'on donne au Groupe des Soixante-Dix-Sept la possibilité de se réunir cet après-midi même et de disposer si possible de services d'interprétation.

9. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) explique que des dispositions ont été prises pour assurer des services d'interprétation six heures par jour pendant la première semaine de la Conférence. Si un groupe régional tient une réunion pour laquelle il bénéficiera de services d'interprétation, le temps que durera cette réunion devra être déduit des heures attribuées à la Conférence et à ses grandes commissions. Il va de soi que ces réunions peuvent se tenir à tout moment sans services d'interprétation.

10. Le PRÉSIDENT dit que si la présente séance se termine de bonne heure, le Groupe des Soixante-Dix-Sept sera en mesure de tenir une réunion pour laquelle il pourra bénéficier de services d'interprétation à 17 heures.

11. M. SMART (Sierra Leone) dit que sa délégation estime que la question de l'attribution des postes de vice-président pouvait être réglée à temps pour que l'on puisse procéder à leur élection le jour suivant également. Lorsque tous les membres du Bureau auront été élus, il sera plus facile d'aborder les travaux de fond de la Conférence.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR

Organisation des travaux

12. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Conférence à formuler des observations sur le mémorandum du Secrétaire général concernant les méthodes de travail et les procédures de la Conférence (A/CONF.89/4).

13. M. DIXIT (Inde) dit que sa délégation est désireuse de savoir s'il est prévu que les pays feront des déclarations générales au cours des séances plénières de la Conférence. Il est très important que les pays précisent clairement leur position à l'égard du projet de convention et indiquent les amendements qu'ils ont l'intention de proposer; c'est seulement de cette façon que la Conférence pourra résoudre avec succès les problèmes complexes qui se posent à elle.

14. Le PRÉSIDENT dit qu'il appartient aux délégations elles-mêmes de décider si elles souhaitent prononcer des déclarations générales à la Conférence plénière ou à la Première Commission, lorsque celle-ci aura été constituée.

15. M. SHAH (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) demande si les observateurs seront également autorisés à faire des déclarations générales, car il souhaiterait prononcer une déclaration au nom du Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

16. M. SARLIS (Grèce) demande si l'on ajournera les travaux sur les autres questions pour entendre toutes les déclarations générales.

17. Le PRÉSIDENT dit que la première question qui sera abordée à la prochaine séance plénière sera celle de l'élection des présidents de chacune des deux grandes commissions. La Conférence entendra ensuite les déclarations générales, y compris celle de l'observateur de la CNUCED. Le Président estime pour sa part que les observations de caractère plus détaillé pourraient fort bien être formulées à la Première Commission, mais il appartient évidemment aux délégations de prendre une décision finale sur ce point.

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen de la question du transport de marchandises par mer conformément à la résolution 31/100 de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1976

18. M. GUEIROS (Brésil), parlant en qualité de président de la dixième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), dit qu'il faut rendre hommage à la CNUCED pour le rôle qu'elle a joué dans la préparation du projet de convention sur le transport de marchandises par mer approuvé par la CNUDCI (A/CONF.89/5). C'est le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED qui, en février 1971, a émis l'avis que la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement (dites Règles de La Haye de 1924) et le Protocole de Bruxelles de 1968 portant modification de cette convention devaient être révisés et développés et que, s'il y avait lieu, une nouvelle convention internationale devait être préparée pour être adoptée sous les auspices des Nations Unies. La CNUCED avait invité la CNUDCI à préparer une telle convention, dont le texte est maintenant soumis à la Conférence.

19. Le projet de convention apporte des modifications notables au régime juridique de 1924 et prévoit un système de responsabilité différent et des règles différentes en ce qui concerne la charge de la preuve. De l'avis de la CNUDCI, le projet assure un meilleur équilibre entre les intérêts de toutes les parties concernées dans le transport de marchandises par mer et reflète les idéaux modernes de justice qui sont ceux des Nations Unies.

20. Il faut espérer que le même esprit de compromis qui a animé les travaux de la CNUDCI prévaudra à la Conférence. Le transport de marchandises par mer — qui est peut-être le mode de transport le plus important entre les nations — est un facteur d'une énorme importance dans le commerce mondial et dans le développement de relations amicales entre Etats; la communauté mondiale ne pourra que profiter d'un ensemble de règles internationales mises au point d'un commun accord dans ce domaine.

21. M. Gueiros remercie les autorités de la République fédérale d'Allemagne et de la ville de Hambourg de leur invitation et exprime l'espoir que, inspirée par les traditions maritimes de la région hanséatique, la Conférence constituera un tournant décisif dans la coopération entre les peuples des Nations Unies.

22. M. BREZHNEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) félicite le Président de son élection et lui exprime tous ses vœux de succès dans sa fonction. Il exprime également la reconnaissance de sa délégation pour l'invitation de la République fédérale d'Allemagne de tenir la Conférence à Hambourg et des efforts déployés pour créer les conditions propres à permettre à la Conférence de travailler efficacement.

23. L'URSS a toujours été en faveur d'une coopération de type commercial entre Etats dans de nombreux domaines — y compris celui du transport, qui est important pour le renforcement des relations commerciales internationales — et elle attache par conséquent une grande importance à la Conférence et à la Convention pour l'élaboration de laquelle la Conférence s'est réunie. Dans l'ensemble, le projet de texte dont la Conférence est saisie répond aux exigences qui ont conduit à son élaboration et, en particulier, prévoit une répartition plus équilibrée des risques du transport entre le chargeur et le transporteur. Beaucoup de pays ont déjà exprimé des opinions et des observations très diverses sur le projet, et la délégation soviétique se propose de soulever un certain nombre de questions ayant trait à diverses dispositions du projet. Il importe que chaque article soit pesé très soigneusement et qu'il soit tenu compte de manière constructive des intérêts réels des différents pays. Si on adopte une approche de ce genre, il sera possible d'arriver à un compromis solide, même sur les questions les plus complexes dont traite le projet et d'élaborer un document véritablement universel et acceptable pour tous. M. Brezhnev exprime les souhaits que forme sa délégation pour le succès de la Conférence, qui promet d'être un événement important dans l'histoire de la coopération internationale.

La séance est levée à 16 h 15.

3e séance plénière

Mardi 7 mars 1978, à 10 h 45.

Président : M. R. HERBER (République fédérale d'Allemagne).

A/CONF.89/SR.3

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR

Élection des vice-présidents de la Conférence et des présidents de chacune des grandes commissions (*suite*)

Élection du président de la Première Commission

1. M. CASTRO (Mexique), parlant au nom du Groupe des Soixante-Dix-Sept, propose la candidature de M. M. Chafik (Egypte) aux fonctions de président de la Première Commission.

2. M. SELVIG (Norvège), M. CLETON (Pays-Bas), M. FUCHS (Autriche), M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), M. DOUAY (France), M. BYERS (Australie) et M. BENTEIN (Belgique) appuient cette proposition.

3. M. AMOROSO (Italie) s'associe aux orateurs précédents et propose d'élire M. Chafik par acclamation.

4. *M. Chafik (Egypte) est élu président de la Première Commission par acclamation.*

Élection du président de la Deuxième Commission

5. M. PTAK (Pologne) propose la candidature de M. D. Popov (Bulgarie) aux fonctions de président de la Deuxième Commission.

6. M. CASTRO (Mexique), M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne), M. GUEIROS (Brésil), M. BREDHOLT (Danemark), M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique), M. JOMARD (Iraq), M. CARRAUD (France), Mme OLOWO (Ouganda), M. BYERS (Australie) et M. CHAFIK (Egypte) appuient cette proposition.

7. M. SARLIS (Grèce) appuie la candidature de M. Popov (Bulgarie) et propose de l'élire à la présidence de la Deuxième Commission par acclamation.

8. *M. Popov (Bulgarie) est élu président de la Deuxième Commission par acclamation.*

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR

Nomination des membres du Comité de rédaction

9. M. CASTRO (Mexique) dit que le Groupe des Soixante-Dix-Sept propose d'augmenter le nombre des membres du Comité de rédaction pour le porter de 15 à 18, répartis comme suit : neuf membres du Groupe des Soixante-Dix-Sept, six du Groupe B et trois du Groupe D. Cette composition élargie donnerait au Comité de rédaction une plus grande représentativité et permettrait notamment de tenir compte du fait qu'il y a cinq langues de travail à la Conférence.

10. M. AMOROSO (Italie) appuie cette proposition.

11. Le PRÉSIDENT fait observer que la Conférence a adopté son règlement intérieur (A/CONF.89/3), où il est stipulé à l'article 44, d'une part, que le Comité de rédaction se compose de 15 membres, et à l'article 60, d'autre part, que le règlement intérieur peut être amendé par décision de la Conférence prise à la majorité des deux tiers des représentants présents et votants, sur la recommandation du Bureau. Il propose donc à la Conférence de prendre note de la proposition présentée par le Mexique au nom du Groupe des Soixante-Dix-Sept et d'attendre que le Bureau se réunisse et lui fasse une recommandation tendant à porter à 18 le nombre des membres du Comité de rédaction pour examiner cette proposition.

12. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est levée à 13 h 10.

4e séance plénière

Mercredi 8 mars 1978, à 15 h 15.

Président : M. R. HERBER (République fédérale d'Allemagne).

A/CONF.89/SR.4

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR

Élection des vice-présidents de la Conférence et des présidents de chacune des grandes commissions (*fin*)

1. Le PRÉSIDENT informe la Conférence qu'à la suite d'entretiens entre les délégations la liste ci-après des 22 personnes dont la candidature est proposée aux postes de vice-président de la Conférence a été établie d'un commun accord : M. Henni (Algérie), M. Ray (Argentine), M. Byers (Australie), M. Bentein (Belgique), M. Montgomery (Canada), M. Leon Montesino (Cuba), M. Bredholt (Danemark), M. Ramírez Hidalgo (Equateur), M. Sarlis (Grèce), M. Siregar (Indonésie),

M. Jomard (Iraq), M. Amoroso (Italie), M. Awodumila (Nigéria), Mme Olowo (Ouganda), M. Massud (Pakistan), M. Sumulong (Philippines), M. Zylkowski (Pologne), M. Vogel (République démocratique allemande), M. Gueye (Sénégal), M. Özerden (Turquie), M. Brezhnev (Union des Républiques socialistes soviétiques) et M. Partidas (Venezuela). Le Président suggère que ces personnes soient élues vice-présidents de la Conférence par acclamation.

2. *Il en est ainsi décidé.*

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR

Organisation des travaux (*fin*)

3. M. KERRY (Royaume-Uni), appuyé par M. CASTRO (Mexique), propose que la Conférence entende les délégations désireuses de faire des déclarations générales sur le point 9 de l'ordre du jour.

4. *Il en est ainsi décidé.*

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen de la question du transport de marchandises par mer conformément à la résolution 31/100 de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1976 (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6 et Add. 1 et 2, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8) [*suite*]

5. M. KERRY (Royaume-Uni) dit que le Royaume-Uni, qui est une nation largement tributaire du commerce maritime international, considère que la nouvelle convention doit établir des règles précises, équilibrées et qui ménagent les prix de revient, afin de promouvoir ce commerce. Le Royaume-Uni est bien placé pour apprécier impartialement mais en connaissance de cause la valeur des nouvelles règles proposées : ses intérêts en tant que pays d'armateurs sont contrebalancés par le rôle important de ses chargeurs et de ses milieux commerciaux, tandis que ses grandes compagnies d'assurance couvrent à la fois des marchandises et la responsabilité du transporteur. Le Royaume-Uni ne cherche pas à favoriser l'un de ces secteurs au détriment des autres. C'est l'un des principaux pourvoyeurs de services dans le domaine des transports maritimes mais c'est aussi l'un des principaux utilisateurs de ces services et son but primordial est de garantir que ces services soient fournis avec autant d'efficacité que possible. Ce but est conforme aux intérêts du Royaume-Uni en tant que nation commerçante, et aussi aux intérêts de la communauté mondiale.

6. En conséquence, le Gouvernement du Royaume-Uni ne souhaite pas voir modifier les Règles de La Haye et les Règles de La Haye Visby, qui ont été améliorées et précisées par la jurisprudence au cours des ans, à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons économiques d'y apporter des changements. Le Gouvernement du Royaume-Uni ne pense pas qu'il est souhaitable, pour quelque motif abstrait d'équité, de procéder à une nouvelle répartition de la responsabilité, à l'avantage de l'assureur des marchandises et au détriment du "club P et I", et les Règles de La Haye sont excessivement favorables à l'armateur. De l'avis du Royaume-Uni, le régime actuel de l'assurance responsabilité est économique et profite aux deux catégories d'assureurs. Ce doit même être un des facteurs qui a conduit la Commission des invisibles et du financement lié au commerce de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) à conclure, dans une étude sur l'assurance maritime publiée en 1975[1], que le système actuel d'assurance sur facultés est le plus économique et le plus avantageux pour les intérêts particuliers des pays en développement, qui sont désireux de développer leur propre secteur d'assurance, ce qui se comprend fort bien.

7. Bien que les Règles de La Haye aient été largement acceptées et qu'elles aient encore été précisées au cours de longues années d'application, elles sont loin d'être parfaites et le projet de texte dont la Conférence est saisie constitue une amélioration bienvenue non seulement du point de vue de la forme et de la structure mais aussi, à certains égards, du point de vue du fond. La délégation du Royaume-Uni a cependant un certain nombre de propositions à formuler pour améliorer encore ce projet. En premier lieu, les limites de la responsabilité indiquées à l'article 6 devraient être maintenues à un niveau peu élevé; il semble qu'il y ait maintenant un accord général sur ce point. En deuxième lieu, l'exonération pour faute nautique devrait être réintroduite. En troisième lieu, les circonstances dans lesquelles on peut passer outre aux limites de l'article 6 devraient être restreintes, afin d'exclure le pillage et autres causes échappant au contrôle du transporteur. Enfin, il faudrait préciser, dans les dispositions des clauses finales sur l'entrée en vigueur, que les règles énoncées dans la Convention devront être largement acceptées avant de pouvoir produire effet.

8. La délégation du Royaume-Uni présentera des propositions sur ces points et sur d'autres au cours de la Conférence, laquelle élaborera, il faut l'espérer, un ensemble raisonnablement équilibré et acceptable pour la grande majorité des pays commerçants.

9. M. VOGEL (République démocratique allemande) déclare que son pays a examiné le projet de convention (A/CONF.89/5) en vue de déterminer dans quelle mesure avait été réalisée l'harmonisation avec d'autres conventions sur les transports internationaux, harmonisation essentielle pour une réglementation future du transport multimodal, de quelle manière le projet prenait en considération les nouvelles techniques de transport et quelles modifications avaient été apportées à la répartition des risques entre le transporteur et le chargeur. Les autorités de la République démocratique allemande sont arrivées à la conclusion que d'importants efforts avaient été déployés pour harmoniser le droit des transports internationaux mais que le projet actuel ne faisait pas une place assez large aux techniques de transport modernes. Le projet de texte est cependant plus systématique que les Règles de La Haye, et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) doit être tout spécialement félicitée d'avoir atteint ce résultat.

10. Sans vouloir mettre des conditions préalables aux travaux de la Deuxième Commission relatifs aux clauses

[1] TD/B/C.3/120

finales, M. Vogel se déclare préoccupé par le fait que trois instruments juridiques différents s'appliqueront au transport de marchandises par mer une fois que la convention entrera en vigueur : les Règles de La Haye, dont les Etats parties sont au nombre de 70; le Protocole de Bruxelles de 1968 auquel 10 Etats sont parties, et la convention elle-même. Il faut donc inclure dans la convention une disposition destinée à éviter tout nouvel éclatement du droit maritime; la délégation de la République démocratique allemande présentera, en temps opportun, une proposition à cet effet.

11. Pour M. EYZAGUIRRE (Chili), un instrument adéquat, qui mettrait sur un pied d'égalité les intérêts des armateurs, des chargeurs et des destinataires, est essentiel pour le développement des importations et des exportations et, par conséquent, pour le développement économique des nations. Les pays en développement sont les utilisateurs traditionnels des services de transport maritime, si bien qu'il est extrêmement important d'examiner les problèmes qui se posent à propos des contrats de transport de marchandises par mer, afin de protéger les pays consommateurs ne disposant pas d'une grande flotte marchande qui leur est propre, et qui ont besoin d'importer des marchandises pour leur propre usage et pour leur développement économique, tout en exportant leurs matières premières et d'autres produits.

12. Les importantes modifications apportées à la Convention de Bruxelles de 1924 dans le projet de texte dont la Conférence est saisie, et dont la CNUDCI doit être félicitée, ont une grande signification pour le Chili. Il faut qu'il existe des règles précises et obligatoires pour les deux parties à un contrat de transport de marchandises par mer, en ce qui concerne la forme et le contenu du connaissement, la responsabilité du transporteur, la durée de la responsabilité pour dommages aux marchandises, les limites de la responsabilité, la juridiction, l'arbitrage et d'autres points encore. L'élaboration de ces règles contribuera grandement à instaurer un équilibre approprié entre les intérêts des transporteurs, des chargeurs et des destinataires, et ce sont les utilisateurs traditionnels des services de transport maritime qui en profiteront.

13. M. MAITLAND (Libéria) précise que le Libéria, pays en développement et gros exportateur de produits de base comme le minerai de fer et le caoutchouc, est un partisan de l'instauration d'un nouvel ordre économique international et appuie le projet de convention, dans la mesure où il favoriserait les intérêts économiques des pays en développement. Toutefois, le Libéria refuse d'admettre que même si des Etats considèrent que le projet, en raison des graves défauts qu'il pourrait présenter, risque de ne pas entrer en vigueur, du moins dans un avenir prévisible, l'élaboration d'un projet de règles est néanmoins souhaitable en soi, car elle constituera un exemple pouvant entraîner des changements économiques et juridiques appropriés dans le régime du commerce maritime mondial. De l'avis de M. Maitland, il faut que la convention puisse être largement appliquée dès le début.

14. La délégation libérienne n'est pas convaincue que le projet actuel réalise un véritable équilibre économique entre les intérêts de toutes les parties. La protection accordée aux chargeurs et aux destinataires dans certains passages de ce projet leur est refusée dans d'autres.

15. La délégation libérienne partage la manière de voir de la délégation du Royaume-Uni sur certains aspects du projet. Ce qui compte, ce n'est pas que telle ou telle délégation partage ou non ces vues, mais que celles-ci reflètent l'opinion d'une des principales puissances maritimes. Les vues des autres délégations aussi devraient avoir du poids, car c'est de toutes ces conceptions que dépend le point de savoir quand il sera possible de disposer d'un instrument ayant force obligatoire pour la communauté économique et maritime mondiale.

16. La délégation libérienne est tout particulièrement préoccupée par le principe de la faute nautique, et elle estime que les affirmations selon lesquelles le projet actuel améliorerait la situation des chargeurs et des destinataires en matière d'assurance ne sont pas nécessairement fondées. Les conséquences économiques de la nouvelle disposition relative à l'assurance risquent d'être minces et il se peut que le coût final incombe non pas au transporteur maritime mais au propriétaire des marchandises, étant donné le système des taux de fret qui continuerait à s'appliquer.

17. Pour la délégation libérienne, le rythme du progrès technique et le fait que le connaissement tombe de plus en plus en désuétude ont quelque peu ôté de son actualité à la Convention de Bruxelles; pour les mêmes raisons, le projet de la CNUDCI risque de ne pas pouvoir répondre aux besoins futurs du commerce maritime.

18. Le représentant du Libéria se déclare particulièrement préoccupé par les aspects suivants : point de savoir si les dispositions de l'article 5 sur le retard à la livraison seront autre chose qu'une source de litige et auront une utilité pratique en servant l'intérêt légitime des destinataires, qui souhaitent être dédommagés en cas de retard; les limites de la responsabilité prévue à l'article 6 et la mesure dans laquelle ces limites sont conformes aux conventions en vigueur en la matière; les problèmes maritimes que le représentant du Royaume-Uni a mentionnés.

19. M. CARRAUD (France) dit que, d'une façon générale, la délégation française appuie le projet de convention soumis à la Conférence qui, du fait qu'il est conforme à la logique et à l'équité, lui paraît répondre aux espérances de la communauté internationale et en particulier des pays en développement. La Convention de Bruxelles de 1924 n'était pas sans mérites; elle a institué pour la première fois un droit international conventionnel dans un domaine qui avait jusqu'alors échappé à toute réglementation, et à ce titre elle a contribué grandement au développement des transports maritimes et, partant, du commerce international. Cependant, depuis lors, le progrès technique a engendré une augmentation extraordinaire des échanges et a modifié les rapports entre les nations en général et entre les parties aux contrats de transports maritimes en particulier. De ce fait, il est apparu souhaitable de réviser les rapports entre les transporteurs et les chargeurs dans le sens d'une meilleure répartition des risques. L'intérêt des connaissements a diminué et le besoin s'est fait sentir d'une réglementation qui couvre tous les aspects du contrat de transport, y compris les phases terrestres du transport maritime.

20. Le texte dont est saisie la Conférence est le résultat d'un compromis entre les Etats armateurs et les Etats chargeurs. M. Carraud emploie cette classification pour des raisons de commodité, étant donné que presque tous les Etats représentés à la Conférence ont à la fois des intérêts en tant qu'armateurs et en tant que chargeurs.

21. Toute révision des Règles de La Haye doit tenir compte de la nécessité de supprimer la faute nautique dans les présomptions d'exonération de la responsabilité du transporteur et, en même temps, établir un plafond relativement bas pour la responsabilité de celui-ci, afin de ne pas alourdir inutilement les taux de fret et de laisser aux chargeurs la principale responsabilité de l'assurance des marchandises. Ces dispositions, complétées par l'obligation qui est faite au chargeur d'apporter la preuve d'une faute en cas d'incendie, constituent la base du projet de convention. L'absence d'accord sur ces points essentiels risquerait d'entraîner la remise en cause de l'ensemble de la Convention, ce qui serait grave.

22. Le projet de convention paraît révolutionnaire à certains, mais en réalité son adoption n'aurait d'autre effet que d'établir le droit concernant le transport des marchandises par mer sur des bases semblables à celles qui ont déjà été approuvées par la communauté internationale dans nombre d'autres conventions relatives aux transports, au transport aérien notamment.

23. C'est pourquoi, si le projet peut être amélioré sur des points de détail, notamment en ce qui concerne le libellé et peut-être même la substance de l'article 8, M. Carraud espère que la Conférence ne s'engagera pas dans des discussions qui remettraient en cause un texte qui a déjà été approuvé par la CNUCED et par la CNUDCI.

24. M. DIXIT (Inde) remercie le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne d'avoir offert l'hospitalité à la Conférence dans la ville historique de Hambourg.

25. Il rappelle que le Secrétaire général, dans le message qu'il a adressé à la Conférence, a souligné l'importance que les Nations Unies et le monde entier attachaient à ses résultats. La délégation indienne partage l'optimisme du Secrétaire général en ce qui concerne l'établissement d'un nouveau régime international plus équitable dans le domaine du transport maritime, mais il estime que les nouvelles règles qui seront formulées doivent tenir compte de l'émergence d'un nouvel ordre économique.

26. Les dispositions qui régissent actuellement le transport des marchandises par mer ont été établies à une époque où la plupart des pays asiatiques, africains et latino-américains n'avaient pas la parole et nul n'ignore qu'elles se sont révélées favorables aux armateurs. En général, les services de transport maritime continuent d'être organisés en fonction des besoins des armateurs, et le chargeur, partenaire le plus faible dans le contrat de transport, doit accepter les conditions fixées par eux. Si l'on veut que le commerce international se développe, il convient que les avantages et les charges soient répartis équitablement entre toutes les parties, conformément à la résolution 31/100 de l'Assemblée générale.

27. L'industrie des transports est très importante en Inde, mais son principal souci est de protéger comme il convient les chargeurs et les destinataires. Le projet dont la Conférence est actuellement saisie constitue une bonne base de discussion, mais certains aspects doivent être examinés de près, car ils paraissent contraires à l'objectif même de la Conférence. C'est ainsi que, dans le texte actuel, il est très difficile pour l'ayant droit, en cas d'incendie, de prouver qu'il y a faute ou négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou mandataires. Néanmoins, la délégation indienne est prête à coopérer aux travaux de la Conférence afin qu'ils soient couronnés de succès.

28. M. KAWADE (Japon) remercie au nom de sa délégation le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et la ville hanséatique libre de Hambourg d'avoir accueilli la Conférence.

29. Le projet de convention soumis à la Conférence a été élaboré pour tenir compte de la nécessité de réviser et de modifier la Convention de Bruxelles de 1924, en raison de l'évolution des techniques et des pratiques en matière de transport maritime. Ce projet, outre qu'il contient un certain nombre de règles nouvelles sur le transport international des marchandises par mer, par exemple en ce qui concerne le champ d'application, la responsabilité du transporteur, la compétence et l'arbitrage, prévoit des dispositions qui auront une influence importante sur la législation et la pratique dans des domaines connexes, tels que l'assurance et les pratiques bancaires. Il faut se rappeler que la navigation continue d'entraîner des risques particuliers, malgré l'apparition de techniques nouvelles. A cet égard, le représentant du Japon tient à insister sur deux points : il convient d'une part de veiller à établir un équilibre entre les intérêts du transporteur et ceux du chargeur, et d'autre part d'assurer la viabilité du nouveau régime. En d'autres termes, le système de responsabilité doit être envisagé en fonction de la nécessité de maintenir le coût total du transport à un niveau raisonnable; les dispositions concernant les limites de la responsabilité devraient prendre en considération la valeur normale des marchandises ordinaires et le fait qu'une limite trop élevée entraînerait une augmentation des taux de fret.

30. M. Kawade exprime l'espoir que les travaux de la Conférence seront couronnés de succès.

31. M. KIM (République de Corée) remercie le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et la ville de Hambourg de leur hospitalité et de l'excellente organisation mise en place pour la Conférence.

32. La Corée, dont la flotte marchande s'élève à près de 3,5 millions de tonnes de jauge brute à la fin de 1977 et a transporté la même année 44 p. 100 des exportations et des importations totales du pays, attache une grande importance à la Conférence. Si celle-ci veut atteindre ses objectifs, elle doit parvenir à une répartition équilibrée des risques entre les armateurs et les transporteurs et supprimer les incertitudes et les ambiguïtés qui existent actuellement dans les règles et pratiques applicables aux connaissements. C'est là une tâche difficile, et pour la mener à bien les pays doivent être prêts à apporter leur concours et à adopter une attitude constructive.

33. La CNUDCI mérite des éloges pour le projet de convention qu'elle a établi et qui est dans l'ensemble acceptable pour la délégation de la République de Corée, en ce sens qu'il constitue un compromis har-

monieux entre les intérêts et les systèmes juridiques différents des parties intéressées et qu'il améliore considérablement la Convention de Bruxelles de 1924, telle qu'elle a été amendée par le Protocole de Bruxelles de 1968. Néanmoins, quelques-uns des points énoncés dans certains articles doivent être examinés avec beaucoup de soin. C'est ainsi que la délégation de la République de Corée approuve le principe de base énoncé à l'article 5, mais suggère qu'il soit révisé pour exonérer le transporteur de toute responsabilité en cas de perte, dommage ou retard à la livraison résultant d'une faute nautique, d'un incendie ou de mesures prises pour sauver des vies humaines, s'il est prouvé que l'événement n'est pas réellement imputable à une faute ou à une négligence du transporteur.

34. En ce qui concerne l'article 6, la délégation de la République de Corée préfère la variante qui fait du poids des marchandises le seul critère applicable pour déterminer les limites de la responsabilité du transporteur. Comme d'autres délégations, elle pense que ce texte est plus facile à appliquer dans la pratique et correspond aux dispositions pertinentes des autres conventions internationales en matière de transports.

35. La délégation de la République de Corée ne doute pas que la Conférence représente une étape importante dans l'histoire de la réglementation internationale des transports maritimes et s'engage à coopérer pleinement à ses travaux.

36. M. MASSUD (Pakistan) partage l'opinion du représentant de l'Inde : les Règles de La Haye, établies à une époque où les pays en développement n'avaient pas grande influence sur l'élaboration des normes du droit international, ont nettement favorisé le transporteur aux dépens du chargeur. Il ne faut pas oublier que le transport des marchandises par mer comportait alors de gros risques, mais que ces risques ne sont plus les mêmes pour le transporteur en raison des progrès techniques des 50 dernières années. Il faut donc s'efforcer d'établir un juste équilibre entre les droits et les responsabilités du transporteur et du chargeur. Le projet de convention soumis à la Conférence comporte plusieurs améliorations par rapport aux Règles de La Haye, mais tous les changements ne vont pas dans le sens de l'intérêt du chargeur et parfois, comme dans le cas d'incendie, elles lui sont encore moins favorables que ne l'étaient les Règles de La Haye. C'est ainsi qu'il y a une disposition, par exemple, pour limiter la responsabilité du chargeur, aux termes de l'article 6, selon laquelle la responsabilité du chargeur n'est soumise à aucune limitation, et, aux termes de l'article 12, le chargeur est complètement responsable du préjudice ou des dommages subis par le transporteur lorsqu'ils résultent d'une faute ou d'une négligence du chargeur. De même, en vertu de l'article 25, l'application de la Convention peut être limitée par les dispositions du droit interne des Etats, ce qui est contraire à l'esprit de la Convention. Si les droits et les responsabilités qu'elle établit peuvent être limités unilatéralement par un Etat ou par le droit national de cet Etat, les contrats de transport de marchandises par mer ne reposeront sur aucune certitude.

37. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit qu'il est essentiel de veiller à ce que le projet de convention à l'examen représente une véritable amélioration par rapport aux Règles de La Haye qui ont régi le commerce maritime international pendant près d'une cinquantaine d'années. Il pense qu'il en est bien ainsi sur de nombreux points mais le projet de convention étant destiné à faciliter les échanges entre partenaires commerciaux, il faut se demander s'il les facilite vraiment, en d'autres termes, s'il apporte des solutions économiques aux problèmes posés.

38. La Conférence doit veiller, par exemple, à ce que les coûts du transport soient maintenus à un niveau minimal, dans l'intérêt de toutes les parties concernées. De l'avis de la délégation de la République fédérale d'Allemagne, certaines dispositions, notamment les articles 5, 6 et 8, ne favorisent pas cet objectif et devraient donc être modifiées. La République fédérale qui possède une importante industrie maritime souhaite vivement que les coûts du commerce maritime soient maintenus à un niveau raisonnable. En outre, on servirait ainsi l'intérêt bien compris des pays en développement.

39. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'il limitera pour le moment ses observations aux articles 5, 6, 8 et 11 du projet de convention qui sont d'une grande importance pour la répartition des risques et qui doivent être examinés dans leur interaction si l'on veut parvenir à une combinaison qui soit logiquement cohérente et économiquement viable pour toutes les parties concernées. Toutes les délégations doivent être prêtes à des compromis afin que se dégage un accord d'ensemble qui permettrait à la Convention d'être adoptée par un nombre d'Etats aussi grand que possible. De l'avis de la délégation des Etats-Unis, il existe un très large éventail d'options en ce qui concerne les articles 5, 6 et 8, peut-être aussi l'article 11, et elle espère que ses observations à ce sujet ne seront pas interprétées comme des propositions en bonne et due forme.

40. Pour l'article 5, paragraphe 4, qui a trait à l'exonération de responsabilité en cas d'incendie, il y aurait trois possibilités. On pourrait purement et simplement supprimer cette disposition et à la place se fonder sur les exonérations générales; on pourrait rendre la règle plus rigoureuse et exiger du transporteur qu'il prouve que le matériel anti-incendie était en état de bon fonctionnement et que le personnel avait reçu une formation; enfin, on pourrait la rendre moins stricte et exiger du propriétaire de la cargaison qu'il prouve qu'il y a eu connivence de la part du transporteur et qu'il y a eu connaissance de la négligence de ses préposés. L'exonération, pour des raisons de politique générale, en cas de négligence dans la navigation et la gestion n'a pas été prévue dans le présent projet, mais il y a plusieurs façons de traiter la question. L'exonération pourrait continuer à être totalement supprimée, ou elle pourrait être refusée uniquement dans le cas d'une négligence dans l'administration du navire, ou encore elle pourrait être accordée au transporteur lorsque tant le navire que la cargaison ont subi des dommages à la suite d'une collision ou d'un échouement.

41. Dans le cas de l'article 8, la limite unitaire de la responsabilité du transporteur pourrait être "franchissable" ou "infranchissable". Les choses seraient plus faciles si elle était "infranchissable", mais alors elle risque d'être beaucoup plus élevée.

42. En ce qui concerne la nature de l'exonération dont on pourrait se prévaloir si le projet actuel est maintenu,

il convient d'examiner soigneusement les montants en jeu dans la nouvelle division des risques. A ce sujet, M. Sweeney tient à mettre l'accent sur l'importance qu'il faut accorder aux effets de compensation à rechercher entre les différents aspects de manière à obtenir un compromis logiquement cohérent et économiquement viable qui satisferait les intérêts des chargeurs, des transporteurs et des assureurs. Dans l'ensemble, son gouvernement est favorable au projet de convention et estime avec la CNUCED qu'il reflète en général un nouvel équilibre entre les intérêts en jeu, équilibre qui sera profitable pour le commerce international, en particulier pour les pays en développement.

43. M. GORMAN (Irlande) dit que le sujet de la Conférence présente un intérêt particulier pour l'Irlande, d'abord parce que c'est une île et que le commerce maritime joue par conséquent un rôle essentiel dans son économie et, ensuite, parce qu'en raison de la taille relativement petite de sa marine marchande la plupart des importations et des exportations de l'Irlande sont transportées par des navires d'autres pays. Le Gouvernement irlandais, qui s'intéresse beaucoup aux problèmes des chargeurs, pense que les auteurs du projet de convention avaient pour objectif principal de renforcer la protection du chargeur.

44. Un point qui préoccupe vivement la délégation irlandaise concerne l'opinion selon laquelle la Convention pourrait avoir pour conséquence générale d'accroître sensiblement le coût du transport des marchandises par mer. Une augmentation des coûts bruts d'assurance conduirait inévitablement à une hausse des taux de fret et, en fin de compte, à des prix plus élevés pour l'exportateur et pour le consommateur irlandais. Sans être d'une absolue certitude, cette opinion est partagée par certains de ceux qui suivent de près les pratiques commerciales et par certains chargeurs.

45. Parmi les diverses dispositions du projet de convention, la délégation irlandaise se réjouit particulièrement de celles qui ont trait à la limitation de la responsabilité parce qu'elles mettent à jour les dispositions existantes, et de celles qui visent à prolonger la durée de la responsabilité du transporteur. Elle a noté les efforts faits pour adapter le projet de convention aux progrès technologiques intervenus dans le monde des transports maritimes. Elle considère cependant que le texte devrait être développé pour faire ressortir clairement les liens entre le projet de convention et les accords régionaux en vigueur concernant le transport multimodal – qui intervient dans une part importante des importations et exportations irlandaises – ainsi que les liens avec toute convention internationale qui pourrait être conclue à l'avenir sur le transport multimodal.

46. M. AMOROSO (Italie) souligne que, contrairement à l'opinion générale qui voit dans l'Italie un pays représentant essentiellement les intérêts des armateurs, son pays est en fait représentatif d'un équilibre parfait entre ces intérêts et les intérêts des chargeurs et des destinataires. Sa délégation s'estime donc en mesure d'émettre une opinion objective sur les questions à l'examen.

47. Tout en reconnaissant les mérites du projet de convention, M. Amoroso estime qu'il pourrait être amélioré. La meilleure façon de le faire serait de chercher à y apporter les modifications nécessaires dans un esprit de coopération. Sa délégation partage la préoccupation exprimée au sujet des articles 5, 6 et 8 et estime que l'exonération de responsabilité fondée sur l'erreur de navigation devrait être réintroduite. En outre, si le projet de convention semble sans faille du point de vue juridique, M. Amoroso aimerait insister sur la nécessité d'étudier les moyens d'éviter certaines conséquences économiques. L'intérêt du chargeur, après tout, est de payer le prix le moins élevé possible pour se protéger et s'assurer une compensation en cas de perte ou de dommage. C'est cette approche que la délégation italienne voudrait recommander à la Conférence qui cherche, dans un esprit de coopération, à améliorer le projet de convention, essentiellement au profit du chargeur.

48. Mme OLOWO (Ouganda) dit que le projet de convention vise à remplacer les Règles de La Haye de 1924 et à assurer un juste équilibre entre les intérêts des parties à un contrat de transport de marchandises par mer. Pour l'essentiel, ce sont, bien entendu, les pays développés qui représentent les intérêts des transporteurs et des chargeurs : l'Afrique de l'Est, par exemple, ne possède que quatre navires de faible tonnage.

49. En s'efforçant d'établir un nouveau régime, la Conférence doit aller au fond des choses et se conformer aux principes sur lesquels un nouvel ordre économique devra être fondé; sinon, elle aura failli à son devoir. En outre, toute convention qui ignorerait ces principes nécessiterait des modifications continuelles. Il s'agit donc d'élaborer une convention réaliste qui répondrait aux défis de notre temps.

50. Se référant à des dispositions précises, Mme Olowo dit que, de l'avis de sa délégation, en cas d'incendie, la charge de la preuve devrait incomber au transporteur étant donné que lui-même ou ses mandataires sont mieux placés que le chargeur pour en déterminer les causes. Elle est aussi favorable à une unité de compte fondée sur les droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international, afin de contrebalancer les effets des fluctuations monétaires. Toute autre base serait inadaptée à la situation économique actuelle. En outre, Mme Olowo estime que l'entrée en vigueur de la convention devrait dépendre d'un nombre convenu de ratifications ou d'adhésions des Etats, à l'exclusion de tout autre critère.

51. Pour conclure, Mme Olowo exprime l'espoir que les délibérations de la Conférence seront marquées par un esprit de bonne volonté qui aidera à atteindre les objectifs désirés.

52. M. SHAH (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) dit que M. Gamani Corea, secrétaire général de la CNUCED, a vivement regretté de n'avoir pu assister à la Conférence pour remercier personnellement la CNUDCI d'avoir promptement répondu à la proposition de la CNUCED d'élaborer le projet de convention. La tâche de réviser les Règles de La Haye a été abordée pour la première fois, au niveau intergouvernemental, à la deuxième session de la CNUCED en 1968.

53. Les documents présentés par la CNUCED à la Conférence comprennent les deux rapports de la cinquième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED

– où sont exposées les vues des gouvernements et des observateurs sur le projet de convention – et les rapports de base établis par le secrétariat de la CNUCED. Les fonctionnaires de la CNUCED ont également coopéré avec ceux de la CNUDCI pour préparer les documents pour le Groupe de travail de la CNUDCI et ont aidé à organiser certaines de ses réunions.

54. Ce que révèle le plus nettement l'étude du secrétariat de la CNUCED sur le connaissement[7], c'est le pourcentage très disproportionné de réclamations relatives à la cargaison qui, bien qu'apparemment légitimes, ne semblent pas avoir donné lieu à un litige judiciaire ou ont fait l'objet de compromis en raison de la force inhérente aux Règles de La Haye. Le projet de convention comble donc des lacunes qui ont été identifiées par la plupart des participants aux réunions de travail de la CNUCED et de la CNUDCI.

55. La CNUCED accepte le projet de convention dans son ensemble et la plupart des craintes qu'elle avait éprouvées au sujet de certaines dispositions sont largement dissipées – par exemple en ce qui concerne le champ d'application de la Convention, la responsabilité, y compris sa limitation monétaire; la charge de la preuve; le délai de prescription; les effets du retard; la juridiction dans les ports de déchargement; l'insertion arbitraire de clauses nulles. Ce qui intéresse surtout la CNUCED, c'est que l'on veille à ce que, dans un contrat de transport, la partie la plus faible ne soit pas désavantagée, faute de connaissances et de ressources, lorsqu'elle cherche à obtenir que sa plainte reçoive une suite équitable. Une telle protection ne peut naturellement être garantie que par une loi équitable et non équivoque laissant peu de place aux abus. M. Shah estime que plus le libellé sera de nature à favoriser une acceptation ou un rejet franc des réclamations et un équilibre plus équitable entre les parties, plus grand sera le service rendu aux utilisateurs et aux fournisseurs. Il est certain que la Conférence ne réduira pas l'importance que la CNUCED et la CNUDCI attachent à la nécessité de modifier en profondeur les règles fondamentales de la responsabilité de manière à les aligner plus étroitement sur les conceptions modernes des transports maritimes. On a dit à juste titre, au sein de la CNUCED, qu'une révision efficace des Règles de La Haye dépendait de quelques questions fondamentales et qu'en renonçant à corriger les déséquilibres évidents du régime de la responsabilité on condamnerait toute l'entreprise à l'échec.

56. Après avoir remercié tous ceux qui, tant dans le système de l'ONU qu'à l'extérieur, ont apporté leur concours à la CNUCED, qui s'aventure pour la première fois dans le domaine de la réglementation des transports maritimes, M. Shah exprime l'espoir que la Convention répondra aux impératifs d'aujourd'hui comme l'avaient fait en leur temps les Règles de La Haye. M. Shah préférerait adresser à la Première Commission ses observations sur les remarques qui ont été faites sur une décision d'un comité de la CNUCED concernant l'assurance maritime.

57. M. FRANZINI (Observateur de l'Association des armateurs latino-américains) déclare que l'Association qu'il représente regroupe la plupart des compagnies nationales de navigation des Etats membres de l'Association latino-américaine de libre-échange (ALALE). L'Association a suivi avec le plus attentif intérêt la préparation du projet de convention, et elle a présenté des observations sur divers aspects de ce texte aux gouvernements des pays de ses organisations membres. Elle estime que, de manière générale, le projet de convention représente une amélioration par rapport aux Règles de La Haye et qu'il traite systématiquement de tous les problèmes en jeu, à la différence des Règles qui ne portaient que sur quelques aspects seulement du transport de marchandises par mer.

58. M. Franzini note que la CNUDCI, comme le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED, reconnaît que le projet de convention établit un nouvel équilibre entre les intérêts des parties en cause, de manière à favoriser le commerce international en général et celui des pays du monde en développement en particulier. Cependant, c'est précisément le point que l'Association des armateurs latino-américains juge le plus contestable, car, de l'avis de l'Association, le projet de convention semble créer un grave déséquilibre entre les droits des chargeurs d'une part, et des transporteurs de l'autre, au détriment de ces derniers.

59. A la treizième Assemblée générale de l'Association, qui a eu lieu en Argentine en novembre 1976, il a été souligné que les nouvelles règles en matière de responsabilité, l'omission des causes d'exonération qui, dans les règles actuelles, sont favorables au transporteur et la limitation de la responsabilité auraient pour résultat d'augmenter fortement les frais d'exploitation car l'armateur se verrait contraint de s'assurer davantage afin de se protéger contre les risques encourus. Lors des discussions du Groupe de travail, quelques délégations ont fait observer que le marché des assurances était concentré dans un très petit nombre de régions, de sorte que le résultat final serait un accroissement des sorties de devises qui grèverait la balance des paiements de leurs pays.

60. Les observations et propositions des gouvernements sur le projet de convention (A/CONF.89/7 et Add.1, et A/CONF.89/8), constate M. Franzini, montrent que nombre de pays et d'organisations internationales partagent les préoccupations de l'Association sur ces problèmes. De l'avis de l'Association, la faute nautique ne doit pas être omise parmi les causes de libération du transporteur, et le retard ne doit pas être retenu comme cause de responsabilité, surtout en cas de perte ou de dommage. De même, l'Association a des doutes sérieux au sujet des dispositions de l'article 6 concernant les limites supérieures de la responsabilité et au sujet des dispositions sur la responsabilité en cas de transport d'animaux vivants, car les animaux peuvent présenter des caractéristiques différentes et nécessiter par conséquent différents types de soin.

61. De l'avis de l'Association des armateurs latino-américains, le projet de convention, tout en étant acceptable en général, devrait être soigneusement examiné de manière à tenir compte des idées qui viennent d'être exposées. L'Association est prête à se joindre aux efforts qui seront faits pour parvenir à un texte satisfaisant.

[7] Document E/72.II.D.2

62. M. RAY (Argentine) dit qu'il n'exposera pas en détail, pour l'instant, la position de son gouvernement sur le projet de convention, car sa délégation compte présenter des propositions précises en ce qui concerne le fondement de la responsabilité, les problèmes rencontrés en cas de pertes et de dommages et la compétence des tribunaux du port de déchargement. Depuis 1936, une solide jurisprudence s'est développée en Argentine en ce qui concerne la compétence des tribunaux du port de déchargement dans les affaires portant sur les pertes ou les dommages aux marchandises. Les principes ainsi dégagés ont trouvé leur expression dans la législation visant à protéger les intérêts des chargeurs et des assureurs argentins.

63. En même temps, la délégation argentine comprend bien la nécessité de parvenir à un équilibre et d'éviter des formules pouvant entraîner une augmentation des dépenses, qui seraient forcément répercutées sur le consommateur, sur le propriétaire des marchandises et, en dernière analyse, sur l'économie nationale.

La séance est levée à 17 h 45.

5e séance plénière

Vendredi 10 mars 1978, à 15 h 15.

Président : M. R. HERBER (République fédérale d'Allemagne).

A/CONF.89/SR.5

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR

Nomination des membres du Comité de rédaction (*fin*)

1. Le PRÉSIDENT indique que le Bureau propose la constitution d'un comité de rédaction composé de 18 membres, au lieu des 15 membres prévus à l'article 44 du règlement intérieur. Les membres proposés sont les représentants des pays suivants : Argentine, Autriche, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, France, Hongrie, Inde, Iraq, Japon, Kenya, Norvège, Pérou, République démocratique allemande, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone, Singapour et Union des Républiques socialistes soviétiques.

2. En outre, le Bureau propose que seuls ces représentants soient habilités à voter et à prendre la parole sur n'importe quelle question aux réunions du Comité de rédaction, que tout autre représentant ayant présenté une proposition à la Conférence plénière ou à l'une des grandes commissions soit autorisé à prendre la parole au Comité de rédaction sur cette proposition seulement, et que les représentants des autres pays soient autorisés à assister aux réunions du Comité de rédaction, mais sans avoir le droit de prendre la parole ni de voter.

3. Le Président déclare que, en l'absence d'objections, il considérera que la Conférence décide que la composition et la procédure du Comité de rédaction seront celles que le Bureau propose.

4. *Il en est ainsi décidé.*

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR

Pouvoirs des représentants à la Conférence :

***a)* Nomination d'une commission de vérification des pouvoirs**

5. Le PRÉSIDENT propose, à la suite de consultations qu'il a eues avec certains membres, que la Commission de vérification des pouvoirs prévue par l'article 4 du règlement intérieur soit composée des représentants des pays suivants : Bangladesh, Canada, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, Madagascar, Malaisie, Nigéria, Syrie et Tchécoslovaquie. En l'absence d'objections, il considérera que la Conférence décide d'adopter cette proposition.

6. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est levée à 15 h 25.

6e séance plénière

Mercredi 29 mars 1978, à 19 h 40.

Président : M. R. HERBER (République fédérale d'Allemagne).

A/CONF.89/SR.6

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR

Pouvoirs des représentants à la Conférence :

***b)* Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs**

1. Le PRÉSIDENT appelle l'attention des représentants sur le rapport de la Commission de vérification des pouvoirs (A/CONF.89/9). Si aucune délégation ne fait d'objections, ce rapport ne sera pas présenté oralement.

2. En réponse à une question de M. BENTEIN (Belgique), Mme YUSOF (Malaisie) [Présidente de la Commission de vérification des pouvoirs] précise que la Commission de vérification des pouvoirs a dûment indiqué, dans son rapport, qu'il serait tenu compte de tous

pouvoirs qui lui parviendraient après sa réunion. C'est le cas pour les pouvoirs du représentant de la Belgique.

3. Le PRÉSIDENT déclare qu'en l'absence d'objection il considérera que la Conférence a pris note du rapport de la Commission de vérification des pouvoirs.

4. *Il en est ainsi décidé.*

POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR

Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, ainsi que de l'Acte final de la Conférence (A/CONF.89/12 et Add.1 à 5, A/CONF.89/L.3, L.5)

PROJETS DE DISPOSITION APPROUVÉS PAR LE COMITÉ DE RÉDACTION

5. Le PRÉSIDENT indique que les documents A/CONF.89/12 et Add.1 à 5 contiennent les projets de dispositions approuvés par la Première Commission et renvoyés au Comité de rédaction. Une fois ces projets examinés par le Comité de rédaction, la Première Commission a décidé de les soumettre à la Conférence plénière. Ces documents serviront donc de base aux débats de la Conférence.

6. Les projets d'articles à l'examen sont le résultat des délibérations approfondies qui ont eu lieu aux deux grandes commissions et tout spécialement à la Première Commission. Certains renferment des solutions de compromis, et il serait souhaitable que la Conférence considère que sa tâche consiste à adopter définitivement ces projets, en s'abstenant le plus possible d'entrer de nouveau dans le vif du sujet. Ce n'est que si elle évite de remettre en question certains problèmes que la Conférence a des chances d'aboutir à une heureuse conclusion.

7. Pour ce qui est de la procédure, le Président propose d'examiner les projets d'articles l'un après l'autre. Il fait observer que, conformément au règlement intérieur, en principe seuls les amendements écrits sont maintenant recevables. Toutefois, étant donné que nombre de projets d'articles ont été publiés tardivement et que d'autres n'ont pas encore été publiés, il conviendrait que la Conférence accepte des amendements oraux, dans la mesure où ils portent sur des points essentiels et où ils sont assez simples pour être présentés verbalement.

8. Comme le Comité de rédaction n'a pas encore proposé de titre pour la convention, le Président suggère de commencer par l'article premier.

Article premier

9. Le PRÉSIDENT, se référant à la note de bas de page[1] afférente au paragraphe 3 de l'article premier, tel qu'il figure plus haut dans le document A/CONF.89/12, signale que le mot "mais" devrait être remplacé par "et" et que le mot "encore" devrait être supprimé. En effet, le paragraphe en question n'a pas été examiné par le Comité de rédaction, auquel il n'a pas été renvoyé. En conséquence, il conviendrait de supprimer les crochets entre lesquels est placé le texte du paragraphe 3.

10. Le Président précise encore que la plénière ne devrait renvoyer aucune disposition au Comité de rédaction. Si des questions de rédaction se posent encore, c'est elle-même qui devrait les régler, dans la mesure du possible.

11. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) approuve la procédure proposée par le Président car elle permettra à la Conférence de gagner du temps, mais il tient à formuler une observation relative au paragraphe 3 de l'article premier qui devrait être quand même prise en considération par le Comité de rédaction. La définition du terme "chargeur", figurant dans cette disposition, vise toute personne "par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle" un contrat de transport de marchandises par mer est conclu, tandis que la définition du terme "transporteur", figurant au paragraphe 1, vise toute personne "par laquelle ou au nom de laquelle" un tel contrat est conclu. Le représentant de l'Union soviétique ne comprend pas pourquoi une terminologie différente a été utilisée dans ces deux définitions et propose que le Comité de rédaction aligne le libellé du paragraphe 3 sur celui du paragraphe 1. Il conviendrait donc de supprimer les mots "ou pour le compte" dans le paragraphe 3. En effet, cette expression n'est pas claire.

12. Se référant au paragraphe 5 de l'article premier, le représentant de l'Union soviétique déplore que cette disposition n'ait pas été modifiée, comme il l'avait suggéré, de manière à ne pas permettre d'adresser une réclamation au transporteur en cas de détérioration de l'emballage due à une usure normale. La majorité des délégations semblait pourtant favorable à une telle modification.

13. M. KHOO (Singapour) suggère d'examiner l'amendement conjoint de sa délégation et de la délégation malaisienne (A/CONF.89/L.5) visant à supprimer la définition du chargeur.

14. M. SMART (Sierra Leone), prenant la parole pour un point d'ordre, déclare que la Conférence devrait examiner l'amendement oral de l'Union soviétique avant de passer à une autre proposition. Il insiste sur le fait que la question de la définition du chargeur, comme d'autres questions, a déjà été longuement débattue à la Première Commission. Ce n'est que pour des raisons juridiques que la Première Commission doit se transformer maintenant en plénière, ce qui n'implique guère qu'un changement de président. Réintroduire maintenant toutes sortes de questions compromettrait sans aucun doute les chances de succès de la Conférence.

15. Le PRÉSIDENT précise que, s'il ne s'est pas opposé à l'examen de l'amendement des délégations malaisienne et singapourienne, c'est que cet amendement va plus loin que l'amendement oral de l'Union soviétique, puisqu'il tend à supprimer entièrement la définition du chargeur. Si ces deux amendements étaient mis aux voix, c'est sur l'amendement commun que la Conférence devrait se prononcer en premier lieu. C'est donc sur ce dernier amendement que la discussion devrait d'abord porter.

16. M. KHOO (Singapour) tient à expliquer pourquoi sa délégation s'est jointe à la délégation malaisienne pour présenter l'amendement A/CONF.89/L.5. Il n'ignore pas que la question de la définition du chargeur a posé beaucoup de difficultés à la Première Commission et qu'elle a déjà été amplement débattue. Finalement, il a été décidé d'inclure cette définition dans l'article premier, et les tentatives faites en vue de la diviser en deux parties n'ont pas abouti. On peut se demander main-

tenant si la définition mise au point par la Première Commission est vraiment acceptable pour la Conférence. Ce qui préoccupe particulièrement les auteurs de l'amendement, c'est la deuxième partie de la définition, à savoir les mots "toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer". Ce libellé est trop vague et risque de donner lieu à des incertitudes. C'est ainsi qu'une personne qui aurait seulement le pouvoir de remettre les marchandises au transporteur se verrait habilitée à engager celui-ci. La définition proposée ne manquerait pas de soulever de graves difficultés en cas de transport de marchandises en pontée, comme il est prévu à l'article 9.

17. Les partisans de la définition du chargeur font valoir que si elle était omise le chargeur se trouverait dans une situation incertaine, notamment pour présenter une réclamation au transporteur. Or le terme "chargeur" ne figure pas dans la principale disposition relative à la responsabilité, à savoir l'article 5. Il est également absent de l'article 21 relatif à la compétence des tribunaux et de l'article 22 relatif à l'arbitrage.

18. Quant aux incertitudes auxquelles peut donner lieu la définition, le représentant de Singapour rappelle qu'il a été affirmé à la Première Commission que le transitaire ne pouvait pas être considéré comme un chargeur au sens de la définition. Or il est manifeste, à la lecture de la définition, qu'elle s'applique au transitaire, lequel est précisément une personne qui remet effectivement les marchandises au transporteur.

19. Enfin, l'argument selon lequel une définition du chargeur s'impose parce que le terme "transporteur" est aussi défini n'est séduisant qu'en apparence. En effet, c'est avant tout pour marquer la différence entre le transporteur et le transporteur substitué qu'une définition du premier a été élaborée.

20. Le but de toute définition est de dissiper les doutes qui peuvent planer sur le sens du terme défini. L'utilité d'une définition dépend de sa justification et, lorsqu'une définition soulève plus de problèmes qu'elle n'en résoud, mieux vaut s'en passer.

21. Mme YUSOF (Malaisie) dit qu'en tant que l'un des auteurs de l'amendement A/CONF.89/L.5 sa délégation partage entièrement le point de vue du représentant de Singapour. Bien qu'elle soit sensible aux efforts déployés en vue d'aboutir à une définition satisfaisante, la délégation malaisienne ne saurait accepter la définition proposée, car elle soulèverait encore bien des difficultés d'application. Cette définition est trop vague et, si l'on cherchait à la restreindre, on risquerait d'en exclure certaines personnes qu'elle devrait couvrir.

22. M. MORENO PARTIDAS (Venezuela) déclare que sa délégation est opposée à l'amendement A/CONF.89/L.5. La définition à l'examen est le fruit de longs débats de la Première Commission. Néanmoins, elle contient une expression que le représentant du Venezuela a du mal à comprendre et qu'il préférerait supprimer, comme l'a proposé le représentant de l'Union soviétique. Avec cette réserve, il est donc pour le maintien de la définition. Les articles 12 et 13 concernent directement le chargeur, le premier énonçant une règle générale sur la responsabilité du chargeur et le deuxième contenant des règles spéciales relatives aux marchandises dangereuses. De même qu'une définition du transporteur a été jugée nécessaire, une définition du chargeur est indispensable, pour des raisons pratiques.

23. M. POPOV (Bulgarie) est aussi pour le maintien de la définition.

24. M. DIXIT (Inde) se propose de démontrer que les arguments invoqués par les délégations malaisienne et singapourienne ne sont pas fondés. Il rappelle tout d'abord que la définition à l'étude a été adoptée à une large majorité et que le groupe de travail qui l'a élaborée a tenu compte de toutes les opinions exprimées au cours des délibérations de la Première Commission. S'il est vrai que le terme "chargeur" ne figure pas à l'article 5, il n'en demeure pas moins qu'il apparaît dans de nombreux autres articles. Il est à noter en outre que d'autres définitions ont pu être adoptées, alors qu'elles ne présentaient pas un caractère d'absolue nécessité, et malgré de sensibles divergences de vues entre les Etats de *common law* et ceux de tradition juridique romaine. La présence de l'expression "pour le compte de laquelle" dans la définition peut sembler une redite à certaines délégations mais elle vise en réalité un cas bien précis. Néanmoins, elle ne modifie pas la définition quant au fond et ne déroge à aucun des articles du projet de convention relatifs à la responsabilité. C'est pour tenir compte des désirs de certains pays que cette précision a été apportée dans la définition. En définitive, elle vise à protéger les chargeurs et les destinataires de tous les pays, mais en particulier ceux des pays en développement.

25. M. SMART (Sierra Leone) se déclare opposé à la proposition du représentant de Singapour tendant à supprimer la définition du chargeur à l'article premier. L'argument le plus important qu'il a avancé à cet effet est que, dans la seconde partie de la définition, le fait qu'une personne qui ne dispose que de pouvoirs limités puisse remettre les marchandises au transporteur risquerait de lier le chargeur à d'autres égards. Cependant, le représentant de la Sierra Leone n'est pas convaincu par cet argument, étant donné que l'expression "au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle" suffit à couvrir ce genre de situation.

26. Par ailleurs, le représentant de la Sierra Leone fait observer que l'absence d'une définition du chargeur dans la Convention créerait des incertitudes; si elle contient une définition du transporteur et du transporteur substitué, il est logique qu'elle contienne aussi une définition du chargeur. Le représentant de Singapour a fait valoir que le chargeur n'est pas mentionné à l'article 5 ni dans les articles relatifs aux procédures judiciaires et d'arbitrage. Cependant, dans ces articles, il est question des parties aux litiges, qui ne peuvent être qu'au nombre de trois : le transporteur, le destinataire et le chargeur.

27. Le représentant de Singapour a également dit que, selon la définition donnée au paragraphe 3 de l'article 1, un commissionnaire de transport pourrait être considéré comme un chargeur; or, le seul terme "commissionnaire" indique bien qu'il ne s'agit pas du chargeur principal. En conséquence, M. Smart ne voit aucune raison de supprimer la définition du terme "chargeur" à l'article premier.

28. Il fait appel aux participants à la Conférence, et en particulier aux pays developpés, pour qu'ils s'efforcent d'établir des relations équitables entre les pays en développement et les pays développés – entre chargeurs et transporteurs – et d'élaborer une convention satisfaisante pour tous les pays, qui permettra de promouvoir la paix et la compréhension internationales.

29. M. LOW (Canada) se prononce pour la suppression de la définition du terme "chargeur". La position du Gouvernement canadien est que le statut du chargeur doit lui permettre d'obtenir réparation du transporteur, le cas échéant. Or, une définition du chargeur dans la convention peut donner lieu à de nombreuses difficultés d'ordre juridique; c'est ainsi que, au sens de l'article 10, le transporteur qui recourt aux services de sous-contractants peut être considéré comme le chargeur puisqu'il agit pour le compte de celui-ci, le port de transbordement devenant le port de chargement. En conséquence, en cas de dommages causés par les marchandises du chargeur, le transporteur substitué peut intenter une action contre ce dernier, qui n'a même pas connaissance du contrat conclu en son nom par le transporteur. Dans ce cas le chargeur réel se trouverait placé dans une situation désavantageuse du point de vue des procédures judiciaires, étant donné que l'action sera intentée devant les tribunaux dont relève le port de chargement et conformément aux lois du pays dans lequel il est situé. Le chargeur devra ainsi recourir à des hommes de loi de la juridiction dont lui-même relève pour que ceux-ci se mettent en rapport avec leurs homologues des tribunaux compétents.

30. M. NDAWULA (Ouganda), prenant la parole pour un point d'ordre, demande la clôture du débat en vertu de l'article 24 du règlement intérieur.

31. Le PRÉSIDENT dit que, en vertu de l'article 22 du règlement intérieur, il doit d'abord accorder le droit de réponse au représentant de Singapour.

32. M. KHOO (Singapour) dit que les délégations de Singapour et de la Malaisie ne sont pas moins conscientes des intérêts des pays en développement que celles de l'Inde et de la Sierra Leone. Il s'agit en l'occurrence d'arriver à une solution rationnelle. La question est d'ordre purement juridique et technique : il s'agit de savoir si l'on doit maintenir la définition du terme "chargeur" dans le texte de la convention. De l'avis de M. Khoo, le représentant de la Sierra Leone n'a pas répondu à ses objections lorsqu'il affirme que l'expression "toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur" couvre la situation des commissionnaires de transport. Les discussions prolongées qui ont déjà eu lieu sur cette question sont en elles-mêmes un argument en faveur de la suppression de cette définition, qui est contraire aux intérêts des chargeurs et des destinataires des pays en développement du fait qu'elle peut susciter de nombreux litiges avec les transporteurs.

33. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition de la Malaisie et de Singapour tendant à supprimer la définition du chargeur au paragraphe 3 de l'article premier.

34. *Par 33 voix contre 23, avec 9 abstentions, l'amendement est rejeté.*

35. Le PRÉSIDENT rappelle que la Conférence doit se prononcer sur l'amendement oral du représentant de l'Union des Républiques socialistes soviétiques tendant à supprimer les mots "ou pour le compte de laquelle" au paragraphe 3 de l'article premier.

36. M. CARRAUD (France) explique que cette expression correspond à une notion très précise du droit français, italien et belge : il s'agit de la situation du commissionnaire de transport, personne qui traite en son nom pour le compte de son client et que la définition du chargeur devait couvrir.

37. M. POPOV (Bulgarie) est fermement opposé à la réouverture d'une discussion qui n'a déjà que trop duré. La délégation bulgare s'est prononcée à la Première Commission pour le maintien de la définition du chargeur, mais elle appuie les observations de l'URSS tendant à renvoyer le paragraphe controversé au Comité de rédaction. Si celui-ci ne réussit pas à établir un texte donnant satisfaction à toutes les délégations, il serait préférable de renoncer à inclure dans la convention une disposition qui risque de donner lieu à des contestations juridiques.

38. Le PRÉSIDENT fait observer que la Conférence n'a plus le temps de renvoyer une proposition au Comité de rédaction. Il demande au représentant de l'Union des Républiques socialistes soviétiques s'il insiste pour que son amendement oral soit mis aux voix.

39. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit qu'il n'insistera pas pour que son amendement soit mis aux voix, mais qu'il ne voit pas pourquoi l'on emploie au paragraphe 3 les deux expressions "au nom de laquelle" et "pour le compte de laquelle", qui ont la même signification.

40. Le PRÉSIDENT, constatant que la proposition du représentant de l'Union des Républiques socialistes soviétiques ne recueille pas un appui suffisant, considère qu'elle est rejetée.

41. Il invite les membres de la Conférence à formuler d'autres observations sur l'ensemble de l'article premier.

42. M. SHAH (Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement) dit qu'un groupe intergouvernemental est actuellement en train d'élaborer, sous les auspices de la CNUCED, une convention sur le transport multimodal et qu'il peut y avoir conflit entre les dispositions de cette convention et celles du paragraphe 6 de l'article premier de la présente convention en ce qui concerne la partie du transport effectuée par mer. C'est pour éviter une telle possibilité que le projet de texte présenté par le groupe de travail spécial sur le paragraphe 5, devenu ultérieurement le paragraphe 6 (A/CONF.89/C.1/L.121), proposait d'inclure dans les clauses finales de la convention une disposition réglementant les relations entre la présente convention et les conventions sur le transport multimodal, ce qui n'a pas été fait. Comme il serait difficile d'inclure une disposition analogue dans la convention sur le transport multimodal, il y a deux solutions : modifier dans la présente convention le paragraphe 6 de l'article premier afin d'indiquer que les clauses relatives au contrat de transport par mer ne sont applicables que s'il n'existe pas de dispositions contraires dans une convention internationale sur le transport multimodal, ou inclure, comme il

est envisagé dans la note du document A/CONF.89/C.1/L.121, un nouvel article prévoyant qu'aucune disposition de la présente convention ne s'oppose à l'application de la convention qui doit être adoptée sur le transport multimodal sous les auspices des Nations Unies.

43. Le PRÉSIDENT voudrait savoir si les délégations ont d'autres questions à soulever au sujet de l'ensemble de l'article premier.

44. M. BENTEIN (Belgique) souhaiterait que l'on aligne le paragraphe 1 de l'article premier sur le paragraphe 3 en insérant entre les mots "au nom de laquelle" et les mots "un contrat de transport" l'expression "ou pour le compte de laquelle".

45. Le PRÉSIDENT rappelle que la Conférence ne dispose plus que d'un temps limité pour terminer ses travaux et qu'il convient d'accélérer les débats. En conséquence, il prie les délégations d'éviter de répéter les mêmes arguments et de faire preuve de prudence dans la présentation des amendements, en particulier en ce qui concerne les articles 1 à 4, qui ont déjà fait l'objet de discussions approfondies. Il rappelle que, en séance plénière, les amendements ne sont adoptés que s'ils recueillent lors du vote une majorité des deux tiers des membres présents et votants et qu'il est difficile d'atteindre cette majorité au stade actuel des travaux de la Conférence, à moins qu'il ne s'agisse de questions très importantes ou particulièrement évidentes. En ce qui concerne la proposition de la CNUCED, le Président propose que son examen soit ajourné jusqu'à ce qu'un texte écrit soit établi.

46. Il propose aux membres de la Conférence de voter sur l'ensemble de l'article premier.

47. M. CLETON (Pays-Bas), faisant observer que nombre de définitions de l'article premier soulèvent des problèmes, propose que cet article soit mis aux voix paragraphe par paragraphe.

48. Le PRÉSIDENT dit que, en vertu de l'article 37 du règlement intérieur, tout représentant peut présenter une motion de division. Cependant, il ressort de l'article 27 de ce règlement que les propositions de base examinées par la Conférence portent sur les projets d'articles et non sur les paragraphes. En conséquence, le Président propose la procédure suivante : en règle générale, la Conférence se prononcera sur chaque article, mais les délégations auront la possibilité de demander qu'il soit procédé à un vote séparé sur chaque paragraphe ou sur l'un des paragraphes de l'article considéré. En cas d'objection, la motion de division sera mise aux voix.

49. M. CLETON (Pays-Bas) fait observer que, dans les conférences diplomatiques des Nations Unies, l'usage est de n'examiner l'ensemble d'un article que s'il y a décision unanime des membres de la Conférence à cet effet.

50. M. KELLER (Libéria) appuie la proposition du représentant des Pays-Bas tendant à mettre aux voix l'article premier paragraphe par paragraphe. Cette procédure concernerait exclusivement l'article premier.

51. M. QUARTEY (Ghana), se référant à la proposition du représentant de la CNUCED, fait observer qu'à la Deuxième Commission il a été décidé d'éviter de mentionner les dispositions d'autres conventions dans la présente convention.

52. M. SHAH (Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement) explique que sa proposition est dictée par le souci d'éviter qu'il y ait des chevauchements entre les dispositions de la présente convention et celles de la convention en cours d'élaboration sur le transport multimodal. L'une des possibilités qu'il a suggérées consistait à modifier légèrement le paragraphe 6 de l'article premier; toutefois, certaines délégations estiment que le paragraphe 6 ne vise que les contrats de transport multimodal dans lesquels la plus grande partie du transport est effectuée par mer. Pour éviter tout risque de conflit, il serait préférable de faire figurer une disposition spéciale dans les clauses finales.

53. M. NSAPOU (Zaïre) rappelle qu'au Comité de rédaction tous les paragraphes de l'article premier avaient été adoptés. Il estime donc, comme le Président, qu'il faut voter sur l'article en bloc, et non paragraphe par paragraphe.

54. M. NDAWULA (Ouganda) dit qu'il appuie la décision du Président de voter sur les articles et non sur les paragraphes. Le Président doit s'en tenir à cette décision.

55. M. SMART (Sierra Leone) pense que, si l'on met aux voix l'article premier paragraphe par paragraphe, tout le travail de la Conférence se trouvera remis en cause. Or il est trop tard pour rouvrir le débat. Des décisions ont été prises sur lesquelles il ne faut pas revenir. Ce que veulent les délégations favorables au vote par division, c'est modifier la définition du terme "chargeur". Si l'on décidait malgré tout de voter sur l'article premier paragraphe par paragraphe, il faudrait alors suivre la même procédure pour tous les articles de la convention.

56. Le PRÉSIDENT dit qu'il souhaite mettre aux voix l'ensemble de l'article premier, sauf si la délégation des Pays-Bas insiste sur sa motion de division.

57. M. CLETON (Pays-Bas) dit que la convention doit être adoptée à la majorité des deux tiers. Or chaque délégation a le droit de présenter une proposition comme celle qu'a formulée sa délégation et que la délégation du Libéria a appuyée. D'ailleurs, cette proposition est conforme à la procédure.

58. M. CASTRO (Mexique), présentant une motion d'ordre, dit qu'il convient de s'en tenir au règlement et de passer au vote, qui doit être une occasion pour les Soixante-Dix-Sept de manifester leur union. Le vote doit avoir lieu paragraphe par paragraphe.

59. M. DIXIT (Inde) dit qu'il convient alors de voter sur chaque paragraphe de chaque article de la convention.

60. Le PRÉSIDENT fait observer qu'en principe il conviendrait de voter article par article mais que, si la majorité préfère qu'on vote paragraphe par paragraphe, il se conformera à son vœu.

61. M. DIXIT (Inde) dit que, comme on se trouve en présence de deux propositions, il convient de demander à la délégation des Pays-Bas si elle se rallie à celle du Président.

62. M. CLETON (Pays-Bas) déclare que, conformément au règlement intérieur, il a le droit de demander un vote par division sur certains articles. Il propose donc qu'on procède ainsi pour l'article premier.

63. Le PRÉSIDENT fait observer que, à titre exceptionnel, et conformément à l'article 37 du règlement intérieur, l'article premier pourrait être mis aux voix paragraphe par paragraphe.

64. M. NSAPOU (Zaïre) n'approuve pas cette procédure, étant donné le grand nombre de paragraphes, et demande au Président de trancher la question.

65. Le PRÉSIDENT répond qu'il va mettre aux voix la motion de division du représentant des Pays-Bas.

66. M. QUARTEY (Ghana), prenant la parole pour un point d'ordre, demande si la motion de division des Pays-Bas concerne seulement l'article premier.

67. Le PRÉSIDENT répond par l'affirmative. Il met ensuite aux voix la motion de division des Pays-Bas.

68. *Par 41 voix contre 15, avec 10 abstentions, la motion est rejetée.*

69. Le PRÉSIDENT annonce qu'il va mettre aux voix l'article premier.

70. M. QUARTEY (Ghana), soulevant un point d'ordre, dit qu'il conviendrait d'entendre le représentant de la CNUCED avant de voter sur le paragraphe 6 de l'article premier, afin d'éviter un conflit éventuel entre la présente convention et celle qu'a entrepris d'élaborer la CNUCED.

71. Le PRÉSIDENT indique que la Conférence pourra revenir sur l'article premier lors de l'examen des clauses finales.

72. M. GORBANOV (Bulgarie) déclare que la Conférence plénière doit seulement vérifier si le texte rédigé par la Première Commission est conforme à ce qui a été décidé, et qu'il ne faut pas rouvrir le débat.

73. M. NDAWULA (Ouganda), prenant la parole sur un point d'ordre, rappelle que le règlement intérieur stipule que, une fois qu'une question est mise aux voix, aucun représentant ne peut plus prendre la parole.

74. Le PRÉSIDENT met aux voix l'article premier.

75. *Par 61 voix contre zéro, avec 9 abstentions, l'article premier est adopté.*

Article 2

76. Le PRÉSIDENT met aux voix l'article 2.

77. *Par 69 voix contre zéro, sans abstention, l'article 2 est adopté.*

Article 3

78. Le PRÉSIDENT met aux voix l'article 3.

79. *Par 69 voix contre zéro, avec 2 abstentions, l'article 3 est adopté.*

Article 4

80. Le PRÉSIDENT met aux voix l'article 4.

81. *Par 70 voix contre zéro, l'article 4 est adopté.*

Articles 5 à 8

82. Le PRÉSIDENT dit que les articles 5 à 8 constituent une solution de compromis adoptée au terme de longs débats. Etant donné le travail considérable qu'elle a exigé, il suggère de mettre ces quatre articles aux voix en bloc.

83. M. BYERS (Australie) rappelle l'amendement présenté la veille par l'Australie et la Hongrie (A/CONF.89/L.3), tendant à ajouter une phrase au paragraphe 8 de l'article 5. Ce paragraphe ne fait pas partie du "*package deal*" et devrait être mis aux voix séparément.

84. M. NSAPOU (Zaïre) est en faveur d'un vote en bloc, qui permettrait d'éviter de longues discussions.

85. M. KELLER (Libéria) constate que le paragraphe explicatif qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.211 ne figure pas dans le texte qui va être mis aux voix et demande s'il sera ajouté en annexe à la convention. Si tel est le cas, il est également en faveur d'un vote en bloc.

86. M. CASTRO (Mexique) est lui aussi en faveur d'un vote en bloc, sauf en ce qui concerne le paragraphe 8 de l'article 5, qui devrait être mis aux voix séparément.

87. M. LOW (Canada) est pour un vote en bloc, bien que cette procédure ne permette pas à sa délégation d'indiquer les clauses qu'elle soutient tout particulièrement.

88. Le PRÉSIDENT appelle l'attention des participants sur l'amendement présenté par l'Australie et la Hongrie (A/CONF.89/L.3).

89. M. BYERS (Australie) dit que ce projet a pour but de préciser la notion de pertes afin que, lorsqu'il s'agira d'appliquer cet article, on sache comment l'interprétait la Première Commission.

90. M. NDAWULA (Ouganda) approuve entièrement le projet d'amendement.

91. M. KHOO (Singapour) estime que l'amendement proposé par l'Australie et la Hongrie est utile et complète judicieusement l'article 5.

92. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) estime que cet amendement introduit des ambiguïtés et dissocie le "*package deal*". Il en comprend mal la raison puisque l'article 5 tel qu'il est rédigé précise déjà suffisamment la notion de pertes.

93. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) partage l'avis de la délégation polonaise et estime lui aussi que le paragraphe 8 de l'article 5 est suffisamment clair tel qu'il est.

94. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement de l'Australie et de la Hongrie en rappelant qu'il ne peut être adopté qu'à la majorité des deux tiers.

95. *Il y a 32 voix pour, 19 voix contre et 2 abstentions. N'ayant pas obtenu la majorité requise des deux tiers, le projet d'amendement (A/CONF.89/L.3) est rejeté.*

96. Le PRÉSIDENT, répondant à la question de la délégation du Libéria concernant la manière de présenter les observations de la Première Commission, dit qu'à son avis il conviendrait de les faire figurer dans un document distinct annexé à l'acte final.

97. M. MÜLLER (Suisse) estime que ces observations sont partie intégrante des clauses. Pour sa part, il ne pourrait pas présenter au Parlement suisse pour ratification un texte distinct de la convention. Il demande donc que ces observations figurent dans une annexe à la convention et non dans un document annexé à l'acte final.

98. M. CASTRO (Mexique) estime que la question doit être tranchée clairement. A son avis, le paragraphe

explicatif en question ne doit pas figurer dans la convention.

99. M. DIXIT (Inde) dit que ce texte n'a pas sa place dans la convention, sous forme d'annexe ou autrement, mais qu'il doit figurer simplement dans les comptes rendus de séances.

100. M. CLETON (Pays-Bas) dit que, lorsque la question a été examinée la veille, il a cru comprendre que tous les participants étaient d'accord pour faire de ce texte une annexe à la convention.

101. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) déclare que, au cours des travaux du groupe consultatif présidé par M. Chafik, on a soulevé le problème de la responsabilité du transporteur touchant la détérioration matérielle des marchandises ou les pertes dues à des retards. On a exprimé l'avis que les termes du paragraphe 1 de l'article 5, à savoir "le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison...", couvraient la détérioration matérielle des marchandises due à des retards. Telle est également l'opinion de la délégation des Etats-Unis, qui a déclaré que, à son sens, les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, et surtout celles de l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 6, qui fixent à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut et à 835 unités de compte par colis les limites de la responsabilité du transporteur, réglaient de façon satisfaisante la question de la détérioration matérielle des marchandises provoquée par des retards.

102. M. LAVIÑA (Philippines) dit que sa délégation se réserve le droit de demander un vote séparé sur le paragraphe 8 de l'article 5, qui ne fait pas partie du "*package deal*".

103. M. DIXIT (Inde) dit que sa délégation souhaite un vote séparé sur le paragraphe 8 de l'article 5.

104. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) demande un vote séparé sur les articles 6 et 8.

La séance est levée à 22 h 55.

7e séance plénière

Jeudi 30 mars 1978, à 9 h 20

Président : M. R. HERBER (République fédérale d'Allemagne).

A/CONF.89/SR.7

POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR

Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, ainsi que de l'Acte final de la Conférence (A/CONF.89/12 et Add.1 à 5, A/CONF.89/L.4, A/CONF.89/C.1/L.211) [*suite*]

PROJETS DE DISPOSITION APPROUVÉS PAR LE COMITÉ DE RÉDACTION

Articles 5 à 8 (fin)

1. Le PRÉSIDENT rappelle que la Conférence doit maintenant se prononcer sur la question de savoir où doit être inséré le texte du consensus adopté par la Première Commission au sujet du compromis global concernant les articles 5, 6 et 8, texte qui figure au dernier paragraphe du document A/CONF.89/C.1/L.211 et qui se lit comme suit :

> "Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale la charge de la preuve incombe au transporteur mais, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle.

2. Certaines délégations ont posé comme condition à leur approbation du compromis global sur les articles 5, 6 et 8 que le texte du consensus qui vient d'être lu figure dans l'Acte final de la Conférence. Par conséquent, le Président propose à la Conférence de décider en principe que le texte du consensus constitue l'annexe II de l'Acte final et soit inséré après le texte de la Convention, qui constituera l'annexe I. Le libellé du texte qui vient d'être lu pourra être examiné ultérieurement en même temps que le texte de l'Acte final.

3. M. KELLER (Libéria) dit que sa délégation, qui a soulevé cette question à la séance précédente, approuve la solution proposée par le Président.

4. *La proposition du Président tendant à faire figurer le texte de l'accord de compromis sur les articles 5, 6 et 8 dans l'Acte final en tant qu'annexe II est adoptée.*

5. Le PRÉSIDENT rappelle que, à la séance précédente, il avait été convenu de procéder à l'examen du projet de convention article par article, mais que les articles 5 à 8 seraient examinés ensemble parce qu'ils ont fait l'objet d'un compromis global à la Première Commission (A/CONF.89/C.1/L.211). Or, l'article 5 comporte des paragraphes qui ne sont pas inclus dans le compromis global en question et sur lesquels un vote séparé a été demandé, par l'URSS, sur les paragraphes 6 et 8 de l'article 5, et par l'Inde sur le paragraphe 8. Pour donner satisfaction aux délégations qui voudraient présenter des explications de vote sur les paragraphes de l'article 5 qui ne font pas partie du compromis global, le Président propose à la Conférence de voter séparément sur les paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 5, avant de passer au vote sur l'ensemble des articles 5, 6, 7 et 8.

6. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphe 6 de l'article 5

7. *Par 50 voix contre zéro, avec 12 abstentions, le paragraphe 6 de l'article 5 est adopté.*

8. M. POPOV (Bulgarie), appuyé par M. SARLIS (Grèce) et M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), dit que sa délégation continue de penser que l'emploi du mot "raisonnables" au paragraphe 6 est à éviter car il s'agit en l'occurrence d'une question de sens moral et d'humanité.

9. M. PTAK (Pologne) s'associe à cette déclaration.

Paragraphe 7 de l'article 5

10. *Par 58 voix contre une, avec 4 abstentions, le paragraphe 7 est adopté.*

11. M. RAY (Argentine) dit que sa délégation s'est abstenue car elle estime que la rédaction de ce paragraphe n'est pas très heureuse.

12. M. MÜLLER (Suisse) s'est abstenu, car la fin de la phrase, qui a trait au montant du préjudice, lui paraît inacceptable.

Paragraphe 8 de l'article 5

13. M. LAVIÑA (Philippines), appuyé par M. SMART (Sierra Leone), explique son vote avant le scrutin. A son avis, le paragraphe 8 a des répercussions capitales sur le paragraphe 1 de l'article 5, lequel fait partie du compromis global, et modifie gravement la signification du paragraphe 1. Les Philippines vont donc voter contre le paragraphe 8.

14. *Il y a 31 voix pour, 21 voix contre, et 12 abstentions. N'ayant pas obtenu la majorité requise des deux tiers, le paragraphe 8 n'est pas adopté.*

15. Mme YUSOF (Malaisie) dit que sa délégation s'est abstenue dans le vote sur le paragraphe 8 parce qu'elle se rallie au compromis global réalisé sur les articles 5 à 8 et qu'à son avis l'adjonction du paragraphe 8 aurait créé une situation incertaine.

16. M. SANYAOLU (Nigéria) dit qu'il a voté contre le paragraphe 8 car, à son avis, la formule qui y est proposée ne prend pas en compte tous les éléments nécessaires.

Article 5, modifié par la suppression du paragraphe 8, articles 6, 7 et 8 considérés ensemble

17. *Par 57 voix contre zéro, avec 10 abstentions, les articles 5, modifié, 6, 7 et 8 sont adoptés.*

18. M. MARCIANOS (Grèce) s'est abstenu parce que les articles sur le fondement de la responsabilité ne contiennent pas de clause d'exonération de la responsabilité du transporteur pour faute nautique, et parce qu'aucune disposition ne prévoit la possibilité d'un accord spécial entre les parties à un contrat de transport d'animaux vivants.

19. M. POPOV (Bulgarie) dit que sa délégation a voté pour les articles sur le fondement de la responsabilité; il fait cependant remarquer que l'absence de clause d'exonération de responsabilité pour faute nautique est particulièrement grave pour les pays qui veulent développer leur marine marchande.

20. M. AMOROSO (Italie) dit que la délégation italienne a voté en faveur des articles 5 à 8 qui constituent l'arrangement global (package deal) malgré l'absence de clause d'exonération de la responsabilité du transporteur pour faute nautique. La délégation italienne a fermement soutenu l'inclusion de cette clause dans la convention, selon les instructions reçues, afin de protéger les intérêts des transporteurs comme ceux des chargeurs, car elle a des inquiétudes en ce qui concerne les conséquences économiques que pourrait avoir le nouveau libellé de l'article 5. Néanmoins, l'Italie a décidé de se rallier à la majorité et d'appuyer le compromis sur les points les plus importants, car elle est toujours disposée à coopérer avec tous les autres pays, qu'ils soient développés ou en développement, à la recherche de solutions qui tiennent compte des différents intérêts en jeu. Elle se réserve toutefois la possibilité d'examiner à fond, dans un esprit de compréhension, la formule globale qui a été adoptée, afin d'en vérifier la validité.

21. M. PORTELA (Argentine) dit que sa délégation s'est abstenue, pour les raisons déjà exposées à la Première Commission, à savoir que le régime des responsabilités établi au paragraphe 1 de l'article 5 n'est pas satisfaisant.

22. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que sa délégation est en faveur de l'arrangement global réalisé à la Première Commission, mais regrette que la clause d'exonération de responsabilité du transporteur pour faute nautique ne figure pas dans les articles sur le fondement de la responsabilité. S'il y avait eu un vote séparé sur ce point, la délégation de l'URSS se serait abstenue.

23. M. BENTEIN (Belgique) s'associe à la déclaration de la délégation italienne.

24. M. VIGIL (Pérou) déclare, pour expliquer son vote, que la délégation péruvienne a défendu, à la Première Commission, l'inclusion de la faute nautique comme clause d'exonération de responsabilité et qu'elle continue de penser que l'absence d'une telle clause aura des conséquences défavorables pour les pays en développement. Toutefois, cette position n'ayant pas été approuvée par les autres délégations, qui se sont presque toutes mises d'accord sur une question qu'il faut considérer comme l'une des dispositions essentielles de la convention, la délégation péruvienne a décidé de voter en faveur du compromis global, tout en estimant que les conséquences éventuelles de ces dispositions n'ont pas été suffisamment prises en compte.

Article 9

25. *Par 65 voix contre zéro, avec 2 abstentions, l'article 9 est adopté.*

Article 10

26. *Par 68 voix contre zéro, avec une abstention, l'article 10 est adopté.*

Article 11

27. M. MÜLLER (Suisse) fait savoir que la délégation suisse votera pour l'article 11 si, comme on l'a précisé à la Première Commission, le "transport par transporteurs successifs" visé à l'article 11 est uniquement un transport par mer.

28. M. RAY (Argentine) rappelle qu'au cours des délibérations de la Première Commission la délégation argentine avait manifesté l'intention de présenter en séance plénière un amendement à l'article 11.

29. Le PRÉSIDENT fait observer qu'il s'agirait d'un amendement oral et qu'on a décidé d'examiner uniquement les amendements présentés par écrit.

30. M. RAY (Argentine) renonce à présenter l'amendement.

31. Le PRÉSIDENT met aux voix l'article 11.

32. *Par 62 voix contre zéro, avec 7 abstentions, l'article 11 est adopté.*

33. M. RAY (Argentine), prenant la parole pour une explication de vote, fait savoir que si la délégation argentine s'est abstenue lors du vote sur l'article 11 c'est que les dispositions de cet article ne tiennent pas compte des droits du destinataire dans le cas où il y a émission d'un connaissement direct.

34. M. MARCIANOS (Grèce), prenant la parole pour une explication de vote, indique que la délégation grecque s'est abstenue dans le vote sur l'article 11 parce qu'elle craint que la présence du mot "dénommée" au paragraphe 1 n'ait pour effet d'empêcher l'émission de connaissements directs.

35. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) note que la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 11 ne figure pas dans la version russe de cet article.

36. Le PRÉSIDENT dit que le texte russe de l'article 11 sera révisé en conséquence.

Article 12

37. *Par 68 voix contre zéro, avec une abstention, l'article 12 est adopté.*

Article 13

38. *Par 70 voix contre zéro, l'article 13 est adopté.*

39. M. GONDRA (Espagne) signale que, dans le texte espagnol, au paragraphe 3 de l'article 13, c'est le paragraphe 2 qui devrait être mentionné et non le paragraphe 3.

40. Le PRÉSIDENT dit que cette erreur sera corrigée.

Article 14

41. *Par 69 voix contre zéro, l'article 14 est adopté.*

Article 15

42. Le PRÉSIDENT invite le représentant de Maurice, ou celui du Royaume-Uni, ou celui de l'Union soviétique à présenter le projet d'amendement dont ils sont auteurs (A/CONF.89/L.4).

43. M. KERRY (Royaume-Uni) rappelle que la Première Commission a déjà examiné un projet d'amendement de Maurice et un projet d'amendement de l'URSS visant l'accroissement des limites de la responsabilité, prévu à l'article 6, la déclaration qu'il y a lieu de faire dans le connaissement et la valeur juridique de cette déclaration. Ces amendements ont été rejetés et le problème subsiste. Les Règles de La Haye exigent que l'accroissement des limites de la responsabilité se traduise par une augmentation de la valeur déclarée et soit inscrit au connaissement. L'amendement dont la Conférence plénière est saisie obligerait à déclarer au connaissement les limites supérieures de la responsabilité lorsqu'elles ont été fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6. Ainsi serait résolu le problème principal qui tient au fait que le connaissement est un document négociable et qu'une tierce partie doit être informée d'une question importante qui touche à ses droits. Quant à la validité de cette déclaration, elle doit être appréciée sur la base des règles juridiques normales.

44. M. LEON MONTESINO (Cuba) et M. CHRISTOF (Bulgarie) appuient le projet d'amendement présenté par le représentant du Royaume-Uni au nom de trois délégations.

45. M. SUMULONG (Philippines) ne peut approuver le projet d'amendement présenté. A son avis, il n'y a pas lieu de faire figurer au connaissement l'accroissement des limites de responsabilité dont sont convenus le transporteur et le chargeur.

46. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement figurant dans le document A/CONF.89/L.4.

47. *Par 46 voix contre 2, avec 15 abstentions, l'amendement est adopté.*

48. Le PRÉSIDENT met aux voix l'article 15 tel qu'il vient d'être modifié par l'amendement présenté par Maurice, le Royaume-Uni et l'Union soviétique.

49. *Par 67 voix contre zéro, avec 3 abstentions, l'article 15, ainsi modifié, est adopté.*

Article 16

50. *Par 68 voix contre zéro, avec une abstention, l'article 16 est adopté.*

Article 17

51. M. MARCIANOS (Grèce) propose que le vote sur l'article 17 ait lieu, paragraphe par paragraphe.

52. M. QUARTEY (Ghana) s'élève contre cette proposition.

53. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition de la Grèce.

54. *Par 35 voix contre 25, avec 7 abstentions, la proposition est rejetée.*

55. M. TANIKAWA (Japon) demande un vote séparé sur le paragraphe 3 de l'article 17.

56. M. CASTRO (Mexique) fait savoir que, s'il s'est abstenu dans le vote sur l'article 16, c'est qu'il estime que le texte de cet article devrait être limité au paragraphe 1. Quant à la proposition du Japon relative au paragraphe 3 de l'article 17, il la juge inacceptable, car il y a un rapport entre le paragraphe 3 et le paragraphe 4 et un éventuel rejet du paragraphe 3 aurait une incidence sur le paragraphe 4.

57. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition japonaise.

58. *Par 43 voix contre 11, avec 8 abstentions, la proposition est rejetée.*

59. Le PRÉSIDENT met aux voix l'article 17.

60. *Par 57 voix contre 4, avec 10 abstentions, l'article 17 est adopté.*

61. M. MARCIANOS (Grèce) met en garde contre une conséquence possible de l'article 17, tel qu'il a été adopté : en effet, au cas où le chargeur et le transporteur

s'entendraient pour inscrire au connaissement des renseignements faux visant à léser le destinataire, le chargeur sera protégé contre le transporteur, ce qui est injuste; c'est la plupart du temps le chargeur qui prend l'initiative des manœuvres frauduleuses.

62. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) fait savoir qu'il a voté contre l'article 17 parce qu'il juge que les paragraphes 3 et 4 permettent des manœuvres frauduleuses contre le destinataire.

63. M. TANIKAWA (Japon) indique qu'il a voté contre l'article 17 pour les mêmes raisons que les représentants de la Grèce et des Etats-Unis d'Amérique.

Article 18

64. ***L'article 18 est adopté par 65 voix contre 2, avec 2 abstentions.***

Article 19

65. M. MORENO PARTIDAS (Venezuela) fait observer qu'il est dans l'obligation d'intervenir au sujet du paragraphe 7 de l'article 19 car il estime que cette disposition est juridiquement inadmissible, comme le représentant de la Suisse l'a dit à la 32e séance de la Première Commission. En effet, selon le paragraphe 7, le transporteur qui s'estime lésé par un chargement qui aurait endommagé le navire ou d'autres marchandises serait tenu d'en informer le chargeur dans un délai de 90 jours, avant de pouvoir saisir les tribunaux. De plus, dans la deuxième partie de cette disposition, le Groupe de travail qui a rédigé ce paragraphe a voulu, semble-t-il, pénaliser le transporteur en prévoyant une présomption *juris tantum*.

66. M. Moreno Partidas ne voit pas quel sera l'effet juridique de cette disposition. Quand le transporteur informe le chargeur qu'il va intenter une action contre lui, il a la charge de la preuve. S'il ne l'informe pas – vu la présomption *juris tantum* – dans ce cas également, il devra prouver qu'il a été lésé, si bien que l'avis n'a aucun effet sur le plan juridique. La délégation vénézuélienne considère que le libellé de ce paragraphe est défectueux, puisqu'il n'y a aucune différence entre les deux parties de cette disposition. Il propose donc de le supprimer, ou, si la Conférence préfère cette solution, de le mettre aux voix séparément.

67. M. CASTRO (Mexique) appuie la proposition vénézuélienne tendant à éliminer le paragraphe 7, car le libellé prête à confusion et renverse le principe de la faute présumée du transporteur à l'égard du chargeur ou du destinataire, principe qui est affirmé tout au long de la Convention, ce qui bénéficierait essentiellement aux armateurs.

68. M. NIANG (Sénégal) fait observer qu'au paragraphe 1 il conviendrait de préciser, pour des raisons d'ordre pratique, que le mot "jour" s'entend d'un jour ouvrable. Quant à la proposition vénézuélienne, M. Niang fait observer que sa délégation a voté pour le principe énoncé au paragraphe 7 ainsi que pour le texte dont la Conférence est saisie et continuera de le soutenir, estimant qu'il a été conçu dans l'intérêt des chargeurs.

69. M. MASSUD (Pakistan), appuyé par M. DIXIT (Inde), fait observer que l'article 19 trouve son point d'équilibre dans le paragraphe 7, dont le principe a été examiné à deux reprises à la Première Commission. En vertu de ce principe, si le destinataire ne notifie pas le dommage au transporteur, la remise des marchandises constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises n'ont subi aucun dommage. De même, si le transporteur ne donne pas un avis de dommage au chargeur, il en résulte une présomption, sauf preuve contraire, que le transporteur n'a pas été lésé. Selon M. Massud, au cas où la Conférence accepterait de voter séparément sur le paragraphe 7, puis supprimerait cette disposition, elle devrait ensuite rejeter les paragraphes restants de l'article 19, car le paragraphe 7 fait partie intégrante de cet article qui établit un équilibre entre les devoirs des chargeurs et des transporteurs.

70. M. QUARTEY (Ghana) appuie la proposition du représentant du Sénégal tendant à introduire l'idée de jour ouvrable au paragraphe 1 de l'article 19, qui, dans son libellé actuel, pourrait susciter certaines difficultés dans la pratique. Faute de précision, il faudrait laisser aux tribunaux nationaux le soin de régler cette question.

71. M. MÜLLER (Suisse) déclare que, si la Conférence suit les conseils du représentant du Pakistan, il se peut que l'article 19 soit complètement rejeté. C'est pourquoi il propose de voter sur cet article paragraphe par paragraphe, afin d'éviter de créer une lacune dans la Convention et de laisser aux législations nationales le soin de régler la question.

72. M. CASTRO (Mexique) indique qu'à part le paragraphe 7 sa délégation peut accepter les autres dispositions de l'article 19; il se déclare favorable à un vote sur l'ensemble de l'article, après vote séparé sur le paragraphe 7, et s'oppose à la proposition suisse. Par ailleurs, il appelle l'attention sur la proposition sénégalaise tendant à préciser que le mot "jour" s'entend d'un jour ouvrable.

73. M. QUARTEY (Ghana) dit ne pouvoir accepter que l'on tente de présenter des amendements oraux sous le couvert d'un débat de procédures, d'autant qu'il a été décidé de voter sur le texte du projet article par article. C'est pourquoi il préférerait que la Conférence vote sur l'article 19 dans son ensemble.

La séance est levée à midi.

8e séance plénière

Jeudi 30 mars 1978, à 14 h 15.

Président : M. R. HERBER (République fédérale d'Allemagne).

A/CONF.89/SR.8

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen de la question du transport de marchandises par mer conformément à la résolution 31/100 de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1976 (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/L.8) [*fin]**

PROJET DE PRÉAMBULE PRÉSENTÉ PAR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

1. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) présente le projet de préambule proposé par le Secrétaire général dans le document A/CONF.89/L.8.

2. En réponse à une question de M. KHOO (Singapour), il explique que l'emploi dans le texte anglais du mot "*thereto*" est conforme à la pratique suivie en ce qui concerne de précédents instruments internationaux, par exemple la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR

Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, ainsi que de l'Acte final de la Conférence (A/CONF.89/12 et Add.1 à 6, A/CONF.89/L.4, L.7) [*suite*]

PROJETS DE DISPOSITION APPROUVÉS PAR LE COMITÉ DE RÉDACTION

Article 19 (fin)

3. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) rappelle que, lors de la séance précédente, la délégation du Sénégal a fait observer que, au paragraphe 1 de l'article, il conviendrait de préciser que le mot "jour" s'entend d'un jour ouvrable. Il a été proposé d'apporter la modification correspondante au texte anglais en ajoutant le mot "*working*" avant les mots "*day after*"; mais peut-être l'expression "*business day*", fréquemment utilisée dans les textes de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), correspondrait-elle mieux à l'amendement proposé.

4. Après un débat auquel prennent part M. CLETON (Pays-Bas), M. KERRY (Royaume-Uni), M. SMART (Sierra Leone), M. MOORE (Etats-Unis d'Amérique), M. WISWALL (Libéria), M. POPOV (Bulgarie), M. KHOO (Singapour), M. NDAWULA (Ouganda), M. MASSUD (Pakistan) et M. CASTRO (Mexique), le PRÉSIDENT, ayant demandé un vote à main levée, note qu'il y a une nette majorité en faveur de l'emploi de l'expression "*working day*" dans le texte anglais de l'amendement proposé.

5. *L'amendement est adopté.*

6. Le PRÉSIDENT fait observer que la Conférence est saisie de deux motions de procédure : l'une, présentée par la délégation vénézuélienne, demandant un vote séparé sur le paragraphe 7 de l'article 19, suivi d'un vote sur l'ensemble de l'article 19; et l'autre, présentée par la délégation suisse, demandant un vote séparé sur chaque paragraphe de l'article 19. Il invite la Conférence à voter d'abord sur la motion suisse.

7. ***Par 43 voix contre 17, avec 11 abstentions, la motion est rejetée.***

8. Le PRÉSIDENT invite la Conférence à voter sur la motion vénézuélienne.

9. *Par 26 voix contre 26, avec 17 abstentions, la motion est rejetée.*

10. *L'ensemble de l'article 19, tel que modifié par la délégation sénégalaise, est adopté par 49 voix contre une, avec 16 abstentions.*

Article 20

11. *L'article 20 est adopté.*

Article 21

12. M. LEON MONTESINO (Cuba) fait observer que les mots "*of the same ownership*" dans la version anglaise de l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 21 sont rendus par l'expression "*del mismo armador*" dans le texte espagnol. Un certain nombre de délégations de langue espagnole ne sont pas satisfaites de cette traduction car elles estiment que l'équivalent correct de "*ownership*" est "*propiedad*".

13. De toute façon, elles estiment, à propos de ce texte, que le sens et l'intention seraient mieux rendus si l'on remplaçait les mots "*mismo armador*" par le mot "*demandado*". Ces délégations n'ont cependant pas insisté pour que le Comité de rédaction remanie le texte dans ce sens, étant donné que de l'avis de la majorité de ses membres il ne s'agit pas d'une question de fond.

14. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) précise que le mot "*ownership*" se trouve dans le texte initial de la CNUDCI (A/CONF.89/5) et qu'il n'a pas été modifié par le Comité de rédaction. La signification du mot anglais "*ownership*" a toujours été considérée comme correcte dans le contexte en question.

*Reprise des travaux de la 4e séance.

15. M. RAY (Argentine) se demande si la délégation française est satisfaite du terme "armement" dans le texte français; si tel est le cas, le terme "*armador*" pourrait être accepté dans le texte espagnol.

16. M. CARRAUD (France) dit que, bien que "propriété" soit peut-être une meilleure traduction de "*ownership*", la délégation française n'a aucune difficulté à accepter le terme "armement" dans le texte en question.

17. M. CASTRO (Mexique) dit que, pour la délégation mexicaine, le problème est qu'une personne qui serait techniquement un armateur à un moment donné pourrait ne pas être le véritable propriétaire du navire concerné. Si les autres délégations de langue espagnole se heurtent à la même difficulté, il appuiera la proposition du représentant de Cuba tendant à remplacer les mots "*mismo armador*" par le terme "*demandado*".

18. M. MÜLLER (Suisse), se référant au texte français, pense que le mot "propriétaire" rendrait clairement le sens de "*owner*", tandis que le mot "armement" est moins clair. La Première Commission voulait sûrement se référer à la propriété effective et non à l'utilisation temporaire du navire; il propose donc d'employer dans le texte français le terme "propriétaire".

19. M. KALPIN (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que le problème mentionné au sujet du texte espagnol se pose également pour le texte russe. Dans la version russe du projet de convention, "*owner*" a été traduit parfois par "*sobstvennik*" et parfois par "*vladelets*"; pour que le texte soit cohérent, il ne faudrait employer qu'un seul terme. A propos de ce texte, la délégation de l'Union des Républiques socialistes soviétiques a proposé, en Comité de rédaction, d'employer le terme "défendeur". Sa proposition a été rejetée; cependant, puisque la question est soulevée en séance plénière, la délégation de l'Union des Républiques socialistes soviétiques désire renouveler sa proposition.

20. Le PRÉSIDENT dit que le remplacement du terme "*ownership*" par le terme "*defendant*", comme l'ont proposé les représentants de Cuba et de l'Union soviétique, constitue une modification de fond. Il propose donc que le terme "*ownership*" soit maintenu dans le texte anglais étant donné qu'il exprime le concept essentiel en jeu, et qu'un équivalent plus fidèle soit utilisé dans les autres versions.

21. M. GUEIROS (Brésil) dit qu'il vaudrait mieux utiliser le terme "défendeur" qui couvrirait le cas des contrats d'affrètement et celui du transporteur substitué qui devient le "propriétaire temporaire" du navire qui effectue le transport.

22. M. NIANG (Sénégal) dit que le terme "armement" dans la version française rend de manière satisfaisante la notion de propriété. Le remplacer par le terme "propriétaire" n'améliorerait pas les choses.

23. M. SELVIG (Norvège) souligne que le terme "*owner*" a été utilisé pour exprimer la même notion dans la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, de 1969[1]; il existe sans doute des versions authentiques de ce texte dans les autres langues. Dans le texte français, c'est le terme "propriétaire" qui a été utilisé. Ce qui importe, c'est de conserver la notion de propriété, puisque le sujet de l'alinéa, c'est la propriété et la saisie. Si le terme "*ownership*" n'est pas maintenu, il ne sera pas possible de saisir un navire qui n'est pas exploité par le propriétaire.

24. M. FILIPOVIĆ (Yougoslavie) dit qu'il est trop tard pour rouvrir la question de la terminologie, qui pourrait être réglée par référence au texte anglais, bien qu'il estime qu'une distinction doive être faite entre l'exploitant et le propriétaire. La traduction de "*ownership*" dans le texte français est plus proche de la notion d'exploitant dans sa propre langue.

25. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) pense avec le représentant du Brésil qu'il serait préférable d'utiliser le terme "défendeur".

26. M. WAITITU (Kenya) partage entièrement l'avis du représentant de la Norvège selon lequel la notion à mettre en relief est celle de propriété. Elle n'est donc pas opposée à l'emploi du terme "défendeur".

27. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que la difficulté ne tient pas à la notion de propriété du navire transporteur, qui serait nécessairement conservée dans le texte, mais au point de savoir quels autres biens possède effectivement le défendeur qui seraient susceptibles d'être saisis. La délégation des Etats-Unis d'Amérique approuve la proposition du représentant du Brésil et des orateurs qui l'ont précédé tendant à ce que le terme "*defendant*" soit employé de préférence à "*ownership*" car on aurait ainsi un texte clair, rationnel et en harmonie avec l'alinéa *a* du paragraphe 1.

28. Pour M. GONDRA (Espagne) il ressort des débats qu'il s'agit d'une question de fond et non de sémantique. Le problème vient de la notion d'"*ownership*". Le représentant de l'Espagne ne partage pas l'opinion des orateurs qui affirment que ce terme est très clair et que sa traduction ne présente aucune difficulté, étant donné qu'en droit maritime on peut l'utiliser dans le cas d'un armateur *pro tempore* qui est un affréteur plutôt qu'un armateur au sens du terme espagnol "*propietario*". Il y a aussi le propriétaire au nom duquel le navire est immatriculé, qui est peut-être visé dans le texte. Dans la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures mentionnée par le représentant de la Norvège, le terme "*owner*" désigne la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé, définition que l'on peut interpréter de diverses façons et qui, par conséquent, n'aide pas à éclaircir le problème dont est saisie la Conférence. La meilleure solution serait donc peut-être d'adopter la suggestion faite par plusieurs délégations de remplacer le terme "*ownership*" par "*defendant*".

29. M. QUARTEY (Ghana) estime qu'il convient d'éclaircir le texte de l'alinéa *a* du paragraphe 2, étant donné que les motifs pour lesquels une action peut être intentée lors de la saisie du navire effectuant le transport peuvent ne pas s'appliquer dans le cas d'une action intentée contre un autre navire appartenant au même propriétaire.

30. M. LEON MONTESINO (Cuba) dit qu'on pourrait résoudre le problème en employant dans le texte

[1] Voir Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, *Official Records of the International Legal Conference on Marine Pollution Damage, 1969*, p. 173.

espagnol l'expression "*otro buque del mismo demandado*".

31. M. WISWALL (Libéria) dit que sa délégation estime que la difficulté à laquelle se heurte la Conférence tient en partie à la clause stipulant qu'une action "peut être intentée" dans un port ou un lieu où le navire en question "a été saisi". Dans certaines juridictions, il est possible d'intenter une action *in rem* avant la saisie du navire, mais le représentant du Libéria ne connaît aucune juridiction dans laquelle une action peut être intentée après la saisie d'un navire. Le texte est paradoxal et difficile à interpréter pour un tribunal. Sous réserve de cette observation, la délégation libérienne est néanmoins disposée à appuyer le remplacement du terme "*ownership*" par le terme "*defendant*".

32. Le PRÉSIDENT invite la Conférence à voter sur la proposition visant à remplacer le terme "*ownership*" par le terme "*defendant*" à l'alinéa *a* du paragraphe 2. Il rappelle aux membres de la Conférence qu'il s'agit d'un amendement de fond et que, en conséquence, il doit être adopté à la majorité des deux tiers.

33. *Il y a 34 voix pour, 19 voix contre et 13 abstentions. N'ayant pas obtenu la majorité requise des deux tiers, la proposition n'est pas adoptée.*

34. Le PRÉSIDENT dit qu'en conséquence le terme "*ownership*" est maintenu et propose de se fonder sur la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour trouver des équivalents de ce terme dans les autres langues.

35. M. CHAFIK (Egypte) dit qu'il n'y a aucun problème pour la version arabe, étant donné que la notion d'"*ownership*" peut être exprimée clairement en langue arabe.

36. M. CASTRO (Mexique) propose d'employer, dans la version espagnole, l'expression "*otre buque del mismo propietario*".

37. M. KACIĆ (Yougoslavie) pense qu'on pourrait peut-être concilier la notion d'"*ownership*" et celle de "*defendant*" en employant l'expression "*or any other vessel under the ownership of the same defendant*", étant donné que le texte actuel est maladroit et d'une valeur contestable.

38. Le PRÉSIDENT regrette de ne pouvoir accepter d'autres amendements, compte tenu de la décision qui a été prise de maintenir le terme "*ownership*". En l'absence d'objection, il considérera que les délégations de langue espagnole consentent à accepter la proposition faite par le représentant du Mexique.

39. *Il en est ainsi décidé.*

40. M. CARRAUD (France) dit que sa délégation n'est pas convaincue de la nécessité de changer le terme "armement" dans la version française, étant donné que ce terme, tel qu'il est employé en droit maritime, n'a pas un sens aussi strict que le terme "*ownership*" dans la *common law* anglaise. En outre, cette question a été discutée de façon approfondie dans le cadre de la CNUDCI et n'a jamais soulevé de problèmes.

41. M. BENTEIN (Belgique) dit que sa délégation est satisfaite du mot "armement". Il fait observer que, dans la même phrase du texte anglais, les mots "*may have been arrested*" ont été traduits en français par les mots "a été saisi". En conséquence, il faudrait peut-être remplacer l'expression "*may have*" par le mot "*has*".

42. M. CLETON (Pays-Bas) dit qu'à son avis le mot "armement" n'a pas exactement la même signification que le mot "propriétaire" ou "*owner*". En outre, le terme employé dans la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer[2] est "propriétaire" et non "armateur". Toute discordance entre les diverses versions linguistiques de la Convention serait entièrement inacceptable pour la délégation des Pays-Bas, car elle donnerait fatalement lieu à des difficultés considérables pour les tribunaux nationaux lorsqu'ils devraient appliquer les dispositions de la Convention.

43. M. RAY (Argentine) dit qu'il ne s'agit pas seulement d'une question de sémantique, car le mot "armement" implique une conception entièrement différente de celle qui correspond au terme "*ownership*". Il ne fait aucun doute que la traduction exacte de ce terme, compte tenu du contexte, est "propriétaire" en langue française et "*propietario*" en langue espagnole.

44. M. SARLIS (Grèce) dit que sa délégation estime indispensable d'éviter des discordances entre les diverses versions linguistiques de la Convention, surtout si l'on tient compte de son appliction pratique et du fait qu'elle devra probablement être traduite dans d'autres langues. Il y aurait peut-être lieu de suspendre la séance pour procéder à des consultations officieuses sur cette question.

45. M. CARRAUD (France) reconnaît pleinement la nécessité d'assurer une concordance linguistique. S'il a exprimé une préférence pour le terme "armement" c'est simplement parce qu'à son avis ce terme rend de façon plus exacte la signification du mot anglais "*ownership*".

46. Le PRÉSIDENT propose de suspendre la séance pour permettre aux délégations de la France, de la Grèce, de la Norvège, des Pays-Bas et de la Suisse de tenir des consultations en vue de parvenir à une position commune sur la question.

47. *Il en est ainsi décidé.*

48. *La séance est suspendue à 15 h 45; elle est reprise à 16 h 15.*

49. M. CARRAUD (France) dit qu'il ressort des consultations qui ont eu lieu que le terme "*ownership*" ne s'applique pas à l'utilisation d'un navire, mais seulement à sa propriété. Compte tenu également de la terminologie employée dans les autres conventions maritimes, le représentant de la France ne verrait pas d'objection à traduire le mot "*ownership*" par le mot français "propriété".

50. Le PRÉSIDENT propose de remplacer, dans la version espagnole, le mot "*armador*" par le mot "*propiedad*".

51. *Il en est ainsi décidé.*

52. M. TANIKAWA (Japon) propose de mettre aux voix séparément le paragraphe 2 de l'article 21.

53. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que l'article 21, qui a été élaboré avec beaucoup de soin au sein du Groupe de travail de la CNUDCI et à la pre-

[2] Voir Nations Unies, *Registre des textes des Conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, Vol.II (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.73.V.3), p.164.

mière Commission de la Conférence, est le résultat d'une série de compromis. Le paragraphe 2 répond aux préoccupations d'un petit nombre de pays, dont le sien, qui considèrent qu'une procédure *in rem* est absolument indispensable dans la situation économique où ils se trouvent. Son but n'est pas d'imposer aux autres Etats une procédure qui ne figure pas déjà dans leur législation. En conséquence, selon le représentant des Etats-Unis d'Amérique, il n'y a pas lieu de séparer le paragraphe 2 des autres paragraphes et le vote doit porter sur l'ensemble de l'article.

54. Le PRÉSIDENT, constatant que la proposition japonaise ne recueille aucun appui, considère qu'elle est rejetée. En conséquence, il met aux voix l'ensemble de l'article 21.

55. M. POPOV (Bulgarie), prenant la parole pour une explication de vote avant le vote, dit que sa délégation s'abstiendra lors du vote sur l'article 21 parce qu'elle estime que la multiplicité des juridictions prévues par l'article tend à faire obstacle à l'établissement d'un ordre juridique international rationnel et équitable au lieu de le promouvoir.

56. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) appuie les observations du représentant de la Bulgarie.

57. M. AMOROSO (Italie) dit que sa délégation s'abstiendra également lors du vote, étant donné qu'à son avis les dispositions de l'alinéa *a* du paragraphe 2 sont contraires à celles de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, qui a été ratifiée par l'Italie.

58. M. TANIKAWA (Japon) dit que sa délégation votera contre l'article; en effet, comme il l'a déjà expliqué à la Première Commission, les dispositions du paragraphe 2 de l'article 21 rendraient très difficile à son gouvernement de ratifier la Convention.

59. M. MARCIANOS (Grèce) dit que sa délégation votera contre les articles 21 et 22, car elle considère que ces articles ne permettent pas aux parties de s'entendre au préalable sur une juridiction exclusive de leur choix. Cette solution est souvent dans l'intérêt des parties en cause, car elle permet de régler rapidement les différends dans un centre commercial mondial, où l'on peut obtenir aisément des services juridiques et d'autres facilités.

60. *Par 50 voix contre 4, avec 16 abstentions, l'article 21 est adopté.*

Article 22

61. *Par 57 voix contre 2, avec 12 abstentions, l'article 22 est adopté.*

Article 23

62. *Par 65 voix contre zéro, avec 5 abstentions, l'article 23 est adopté.*

Article 24

63. *Par 64 voix contre zéro, avec 8 abstentions, l'article 24 est adopté.*

Article 25

64. *Par 70 voix contre zéro, avec 2 abstentions, l'article 25 est adopté.*

65. M. MÜLLER (Suisse), prenant la parole pour une explication de vote, déclare que, s'il s'est abstenu lors du vote, c'est qu'il n'a pas eu le temps de s'assurer auprès des autorités suisses compétentes si le paragraphe 2 de l'article 25 était compatible avec les conventions auxquelles son pays est partie.

66. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) pense que la Conférence voudra peut-être examiner s'il ne vaudrait pas mieux faire figurer sous forme de paragraphe distinct de l'article 25 l'unique disposition qui figure à l'article 32 (Rapports avec d'autres conventions dans le domaine des transports).

67. Le PRÉSIDENT suggère que la Conférence examine ce point quand elle abordera l'article 32, puisqu'elle a déjà adopté l'article 25.

68. *Il en est ainsi décidé.*

Article 26

69. M. MARCIANOS (Grèce) dit, au sujet de la deuxième phrase du paragraphe 1, que pour lui les mots "à la date du jugement" visent la date de publication du jugement. Si cette interprétation est la bonne, les juges de certains pays auront peut-être de la difficulté à déterminer la valeur de leur monnaie nationale à la date du jugement, car le Fonds monétaire international (FMI) a beau publier quotidiennement la valeur de 32 monnaies nationales, il existe un décalage horaire considérable entre Washington et des pays comme le sien. L'une des solutions possibles consisterait à considérer comme date du jugement non pas la date de publication du jugement, mais la date de la dernière audience au tribunal. Peut-être cette interprétation pourrait-elle être consignée dans le compte rendu analytique, pour qu'on s'en inspire pour interpréter cette disposition.

70. M. NILSSON (Suède) précise que la délégation suédoise entend par les mots "à la date du jugement" que tout juge doit utiliser les derniers calculs du FMI dont il dispose au lieu du jugement le jour où le jugement est rendu. Cela veut dire qu'en certains lieux du monde, en raison du décalage horaire, les calculs utilisés seront ceux que le FMI aura faits la veille.

71. Le PRÉSIDENT dit que pour régler la question il suffira que les déclarations des représentants de la Grèce et de la Suède soient consignées dans le compte rendu analytique.

72. *Il en est ainsi décidé.*

73. *Par 69 voix contre zéro, avec 2 abstentions, l'article 26 est adopté.*

Article 27 à 29

74. *Par 72 voix contre zéro, avec 2 abstentions, les articles 27, 28 et 29 sont adoptés.*

75. M. MARCIANOS (Grèce), prenant la parole pour une explication de vote, déclare que la délégation grecque a voté pour les articles 27, 28 et 29 parce qu'ils

ont été mis aux voix ensemble. Mais elle aurait voté contre l'article 29 s'il avait fait l'objet d'un vote séparé, car elle considère que les pays devraient avoir la possibilité de faire des réserves sur des points secondaires de la convention, et que cet article, tel qu'il a été adopté, pourrait rendre difficile la ratification de la convention par certains pays.

76. M. KELLER (Libéria) fait savoir que sur ce vote la délégation libérienne a la même position que la Grèce.

Article 30

77. M. CLETON (Pays-Bas) fait observer qu'au paragraphe 2 de cet article on a utilisé le terme "*Contracting Party*", et, au paragraphe 3, le terme "*Contracting State*". Selon l'article 2 de la Convention de Vienne sur le droit des traités[3], un "Etat contractant" est un Etat qui a consenti à se lier par un traité, que ce traité soit entré en vigueur ou non, tandis qu'une "Partie contractante" est un Etat qui a consenti à être lié par un traité et pour qui le traité est en vigueur. Il pense qu'au paragraphe 2, il y a lieu d'utiliser les termes "Etat contractant" et, au paragraphe 3, les termes "Partie contractante".

78. Le PRÉSIDENT suggère que, par souci de cohérence, il vaudrait peut-être mieux utiliser d'un bout à l'autre du texte de la convention les termes "Etat contractant".

79. M. CLETON (Pays-Bas) pense que cela pourrait influer sur l'interprétation de l'article 33, par exemple.

80. M. WISWALL (Libéria) dit que la Convention de Vienne sur le droit des traités avait pour but d'établir un usage uniforme en matière de traités. Il pense, comme le représentant des Pays-Bas, que la présente convention devrait être conforme au modèle de Vienne.

81. M. DIXIT (Inde) estime qu'en qui concerne la présente convention il n'y a vraiment aucune différence de fond entre un Etat contractant et une Partie contractante.

82. M. BYERS (Australie) fait observer que dans la convention il n'y a pas de définition des termes "Partie contractante" généralement employés dans le texte.

83. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) estime avec le représentant de l'Inde que quant au fond il n'y a peut-être pas beaucoup de différences entre les deux expressions telles qu'elles sont utilisées dans le texte. Il estime néanmoins que dans la présente convention l'usage devrait être aligné sur les recommandations de la Convention de Vienne. Pour lui aussi, l'expression propre à utiliser au paragraphe 2 est "Etat contractant".

84. M. CASTRO (Mexique) pense qu'il serait logique que les termes utilisés aux paragraphes 2 et 3 soient les mêmes.

85. Le PRÉSIDENT suggère qu'au paragraphe 2 de l'article 30 on remplace les termes "*Contracting Party*" par les termes "*Contracting State*".

86. *Il en est ainsi décidé.*

87. *Par 65 voix contre une, avec 4 abstentions, l'article 30, ainsi modifié, est adopté.*

Article 31

88. Le PRÉSIDENT appelle l'attention sur le nouveau paragraphe proposé par l'Australie, le Brésil, la Bulgarie, la France et l'Italie dans le document A/CONF.89/L.7 à ajouter à l'article 31.

89. M. CARRAUD (France) déclare que les auteurs de l'amendement, ainsi qu'un certain nombre d'autres délégations, s'inquiètent du grave problème que risque de poser l'application d'une convention exigeant la dénonciation automatique de la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de 1968. Cette exigence n'a pas de précédent et suscitera probablement une grande incertitude entre un Etat qui n'aura pas ratifié la convention de 1978 et un Etat qui l'aura ratifiée, pour déterminer quelles règles sont applicables et quels tribunaux sont compétents. On prétend que la *common law* fournit une solution à ces problèmes, mais cela n'est d'aucune utilité pour les pays dont le droit écrit est de tradition romaine. Pour ces Etats, l'obligation de dénonciation risque d'être un grave obstacle à la ratification, et de limiter ainsi gravement l'efficacité de la convention. L'amendement ne perpétuera nullement une situation où deux conventions s'appliqueront simultanément, puisqu'il ne fait que prévoir des dispositions pour une période transitoire de cinq ans. M. Carraud espère sincèrement que l'amendement aura l'approbation de la Conférence, car tout l'avenir de la convention pourrait dépendre de son acceptation.

90. M. CLETON (Pays-Bas), M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), M. BYERS (Australie), M. DIXIT (Inde), M. NDAWULA (Ouganda) et M. SMART (Sierra Leone) soulèvent des questions sur le sens du texte anglais de l'amendement proposé.

91. M. QUARTEY (Ghana) approuve les motifs qui inspirent la proposition mais considère que le texte anglais est rédigé de telle manière qu'il va à l'encontre de l'objectif du document. Il demande instamment qu'on en modifie le libellé, pour que soit clair le sens qu'on veut lui donner.

92. Le PRÉSIDENT suggère que les auteurs de la proposition figurant dans le document A/CONF.89/L.7 consultent d'autres délégations intéressées en vue de rédiger un texte révisé qui serait examiné à la séance suivante.

93. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est levée à 17 h 35.

[3] Voir *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le droit des traités, Documents de la Conférence* (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.70V.5), document A/CONF.35/27, p.307.

9e séance plénière

Jeudi 30 mars 1978, à 19 h 55.

Président : M. R. HERBER (République fédérale d'Allemagne).

A/CONF.89/SR.9

POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR

Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, ainsi que de l'acte final de la Conférence (A/CONF.89/10, A/CONF.89/11, A/CONF.89/12 et Add.1 à 6, A/CONF.89/12/L.1, A/CONF.89/C.1/L.121, A/CONF.89/L.4, L.6, L.7, L.9) *[fin]*

PROJETS DE DISPOSITION APPROUVÉS PAR LE COMITÉ DE RÉDACTION

Article 32

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner la proposition de la République fédérale d'Allemagne et de l'Australie tendant à ajouter un nouveau paragraphe à l'article 32 (A/CONF.89/L.9).

2. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que le nouveau paragraphe que sa délégation et la délégation australienne proposent d'ajouter à l'article 32 tend à combler une lacune, car il traite du problème posé par les rapports entre la présente Convention et une éventuelle convention internationale relative aux contrats de transport multimodal de marchandises conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies. Il rappelle que ce problème a été examiné par la Deuxième Commission et par la Conférence plénière, à propos du paragraphe 6 de l'article premier. Le représentant de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) s'est référé, à ce propos, à la note figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.121, dans laquelle le Groupe de travail spécial a dit qu'il conviendrait d'inclure dans les clauses finales de la Convention une disposition réglementant les relations entre la présente Convention et les conventions sur le transport multimodal. Il s'agit, en effet, de savoir quelle sera la règle applicable au transport de marchandises par mer lorsque ce transport fait partie d'un contrat de transport multimodal. Le représentant de la République fédérale d'Allemagne précise, à ce sujet, que par "transport international multimodal", il faut entendre le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents, effectué en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'à un lieu prévu pour la livraison dans un pays différent, selon la définition provisoire qu'en a donnée le Groupe préparatoire intergouvernemental de la CNUCED pour l'élaboration d'une convention sur le transport international multimodal.

3. Il est évident que, si le transport de marchandises par mer est un transport unimodal, le problème ne se pose pas, car la Convention s'applique en vertu de l'article 2. Mais si le transport de marchandises par mer fait partie d'un transport multimodal, on peut se demander si ce transport sera régi par la présente convention ou par la convention sur le transport multimodal qui sera éventuellement adoptée. Si l'on estime que le transport de marchandises par mer sera toujours régi par la présente convention, qu'il fasse ou non partie d'un contrat de transport multimodal, aucun problème ne se pose. Mais si l'on estime qu'un contrat de transport multimodal qui comprend une partie maritime doit être régi par la future convention sur le transport multimodal, il faut alors inclure dans la présente convention une disposition qui permette l'application de la future convention sur le transport multimodal à la partie maritime d'un contrat de transport multimodal.

4. L'argument selon lequel la convention sur le transport multimodal n'existe pas encore n'est pas convaincant, car cette convention sera très probablement adoptée et elle devra s'appliquer à toutes les opérations de transport multimodal, y compris celles dont une partie se fait par mer. Si la Conférence n'ajoute pas à l'article 32 une disposition stipulant qu'en cas d'adoption d'une convention internationale relative aux contrats de transport multimodal, cette convention s'appliquera au transport de marchandises par mer lorsque ce transport fait partie d'un contrat de transport multimodal, il y aura conflit entre la présente convention et la convention envisagée. En effet, comme il est fort probable que cette dernière convention contiendra une règle à cet effet, la partie maritime d'un contrat de transport multimodal sera régie par deux règles différentes. Pour l'éviter, il faut spécifier, comme le proposent l'Australie et la République fédérale d'Allemagne, qu'aucune disposition de la présente convention ne s'oppose à l'application d'une convention internationale relative aux contrats de transport multimodal de marchandises conclue sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies. Une telle disposition est indispensable si l'on veut adopter plus tard une convention sur le transport multimodal et si l'on veut en même temps que la présente convention ait un effet quelconque sur les opérations de transport multimodal.

5. M. BYERS (Australie) rappelle que sa délégation a participé aux négociations qui ont conduit à l'adoption de la définition du "contrat de transport par mer" à l'article premier, sur la recommandation du Groupe de travail spécial, qui a souligné la nécessité de réglementer les relations entre la présente convention et la future convention sur le transport multimodal.

6. M. SELVIG (Norvège) pense que les pays en développement n'ont pas à craindre qu'une conférence réunie sous les auspices de la CNUCED adopte une conven-

tion contraire à leurs intérêts. La CNUCED craint à juste titre que la présente convention n'empêche le Groupe préparatoire intergouvernemental d'élaborer des règles satisfaisantes pour le transport international multimodal. M. Selvig pense qu'il est dans l'intérêt de tous les Etats de ne pas entraver les efforts de la CNUCED dans ce domaine. A son avis, le seul fait que la future convention sur le transport multimodal sera adoptée sous les auspices des Nations Unies et sur la base d'un projet établi par la CNUCED garantit qu'elle ne nuira pas aux intérêts des pays en développement.

7. M. TERASHIMA (Japon) appuie la proposition de la République fédérale d'Allemagne et de l'Australie.

8. M. KRISHNAMURTHY (Inde) estime, pour sa part, qu'il est inutile de mentionner à l'article 32 la future convention sur les contrats de transport multimodal, car rien dans la présente convention ne s'oppose à l'application de cette nouvelle convention. Il est donc résolument opposé à la proposition de l'Australie et de la République fédérale d'Allemagne.

9. M. LAVIÑA (Philippines) est également opposé au nouveau paragraphe proposé dans le document A/CONF.89/L.9. Il rappelle qu'à sa 10e séance la Deuxième Commission a décidé, en adoptant le texte proposé par le Groupe de travail spécial sous la cote A/CONF.89/C.2/L.27, de limiter la portée de l'article 32 aux autres conventions internationales déjà en vigueur à la date de la présente convention. Il lui paraît inadmissible, du point de vue juridique, de mentionner dans la présente convention une convention qui n'existe pas encore, car les Etats qui seront parties à la présente convention ne seront pas forcément parties à la future convention sur le transport multimodal.

10. M. SHAH (Observateur de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) reconnaît que, lorsque la question a été examinée par la Deuxième Commission, on pouvait peut-être juger inutile d'inclure dans les clauses finales de la présente convention une disposition relative à la future convention sur les contrats de transport multimodal. Mais la situation a changé avec l'adoption du paragraphe 6 de l'article premier, car ce paragraphe est libellé de telle sorte qu'il peut s'appliquer au transport multimodal. Il faut donc veiller à ce que cette disposition n'entre pas en conflit avec la convention sur le transport multimodal que la CNUCED est en train d'élaborer. De l'avis de l'observateur de la CNUCED, le nouveau paragraphe proposé sous la cote A/CONF.89/L.9 n'est pas de nature à contraindre les parties à quoi que ce soit; il tend simplement à préciser que rien dans la présente convention ne doit préjuger ce qui sera adopté dans la future convention sur le transport multimodal.

11. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement au paragraphe 2 de l'article 32 présenté sous la cote A/CONF.89/L.9.

12. *Par 27 voix contre 23, avec 17 abstentions, cet amendement est rejeté.*

13. M. NSAPOU (Zaïre) dit qu'il s'est abstenu lors du vote, car il partage les doutes exprimés par les autres pays en développement quant à la sincérité des intentions des pays développés en ce qui concerne la future convention sur le transport multimodal.

14. M. LAVIÑA (Philippines) estime que le Groupe de travail spécial chargé de rédiger l'article 32 a outrepassé son mandat en stipulant, dans la deuxième phrase de cet article, que "cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure" de la convention. Il rappelle qu'à la 10e séance de la Deuxième Commission la proposition tendant à supprimer cette phrase n'a été rejetée que par 22 voix contre 22. Il demande donc que la deuxième phrase de l'article 32 soit mise aux voix séparément.

15. M. MÜLLER (Suisse) fait observer que l'article 32 ne vise en réalité que le maintien en vigueur de la Convention internationale relative au transport de marchandises par chemin de fer, signée à Berne le 25 octobre 1962 (CIM), selon laquelle il est possible, en cas de trajet en ferry-boat, d'ajouter une partie de transport maritime au transport par chemin de fer. A l'article 63 de cette convention sont énoncées les causes d'exonération de la responsabilité prévues dans les Règles de La Haye et auxquelles la Conférence a précisément renoncé. Si la deuxième phrase de l'article 32 n'était pas maintenue, il serait donc impossible d'adapter à la future convention le régime de transport par ferry-boat prévu dans la Convention CIM. Il est à noter que cette phrase ne vise pas les conventions futures, mais seulement la révision ou la modification d'une convention internationale déjà en vigueur, à savoir la Convention CIM.

16. En conséquence, le représentant de la Suisse exprime l'espoir que la deuxième phrase de l'article 32 ne sera pas mise aux voix séparément et que cet article sera adopté dans la forme sous laquelle il est présenté à la Conférence. Il appuie en outre la proposition que l'Union soviétique a faite à la séance précédente, tendant à faire de l'article 32 le paragraphe 4 de l'article 25.

17. Le PRÉSIDENT, constatant que l'écrasante majorité des délégations est opposée à la motion de division présentée par la délégation philippine, déclare que cette motion peut être considérée comme rejetée.

18. *Il en est ainsi décidé.*

19. Le PRÉSIDENT met aux voix le contenu de l'article 32.

20. *Par 60 voix contre une, avec 6 abstentions, le contenu de l'article 32 est adopté.*

21. M. CASTRO (Mexique) indique que sa délégation a voté contre le contenu de l'article 32 car la deuxième phrase de cette disposition se réfère non pas à des conventions internationales universelles mais à des conventions régionales. En adoptant cette phrase, la Conférence a violé une règle de droit international. Sur ce point, le représentant du Mexique s'associe aux vues exprimées par les représentants de l'Inde et des Philippines.

22. M. DIXIT (Inde) fait savoir que sa délégation s'est abstenue de participer au vote. En principe, elle est opposée à toute référence à une convention future mais elle convient que la Conférence se trouve en présence d'un cas particulier. Le représentant de l'Inde exprime l'espoir que, lorsque les conventions internationales visées à l'article 32 seront révisées ou modifiées, il sera tenu compte des dispositions de la convention en cours d'élaboration.

23. Le PRÉSIDENT, constatant qu'aucune délégation n'est opposée à la proposition de l'Union soviétique

tendant à faire de l'article 32 le paragraphe 4 de l'article 25, qui concerne aussi les conventions existantes, déclare qu'en l'absence d'objection il considérera que cette proposition est acceptée, les articles suivant l'article 32 devant être renumérotés en conséquence.

24. *Il en est ainsi décidé.*

Article 31 (fin)

25. Le PRÉSIDENT annonce que les délégations brésilienne, bulgare, française, ghanéenne et italienne ont remanié le libellé de la proposition tendant à ajouter un nouveau paragraphe à l'article 31, présentée par les délégations australienne, brésilienne, bulgare, française et italienne dans le document A/CONF.89/L.7. Ce nouveau libellé est le suivant :

> "Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un Etat contractant pourra, lorsqu'il notifie au Gouvernement belge qu'il dénonce la Convention de 1924 ou la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968, déclarer qu'en ce qui concerne les Etats non contractants mentionnés dans sa déclaration il suspendra cette dénonciation pour une période maximale de cinq ans à compter de la date de l'entrée en vigueur de la présente convention à l'égard de cet Etat."

26. M. QUARTEY (Ghana), présentant la nouvelle proposition au nom de ses auteurs, dit que ceux-ci sont animés du désir de voir la future convention entrer en vigueur aussitôt que possible. Or, il pourra arriver que cette convention soit applicable en même temps que la Convention de 1924 et le Protocole de 1968. C'est pourquoi ils recommandent que chaque Etat, au moment de ratifier la future convention et de dénoncer ces autres conventions, notifie à ses partenaires commerciaux qui ne sont pas parties à la nouvelle convention qu'il suspend sa dénonciation à leur égard pour une période de cinq ans à partir de la date à laquelle il devient partie à la nouvelle convention. Cette solution devrait satisfaire la majorité des Etats.

27. M. WISWALL (Libéria) constate qu'un Etat désireux de suspendre sa dénonciation devra alors rechercher quels sont les Etats qui n'auront pas ratifié la nouvelle convention et choisir parmi eux ceux à l'égard desquels il suspendra sa dénonciation. La dénonciation s'appliquera donc automatiquement aux Etats parties à la Convention de 1924 ou au Protocole de 1968 qui n'auront pas été nommément désignés. Il semble donc qu'il y aura une obligation de suspendre la dénonciation mais qu'il n'y aura pas d'obligation correspondante de suspendre l'application de la future convention à l'égard de ces Etats.

28. M. QUARTEY (Ghana) fait observer qu'en pratique le dépositaire de la future convention donnera des renseignements sur les ratifications reçues. Chaque Etat connaît bien ses partenaires commerciaux traditionnels et c'est seulement à leur égard qu'il décidera de suspendre les effets de sa dénonciation des conventions existantes. Ce choix ne devrait pas présenter de difficultés.

29. M. NSAPOU (Zaïre) estime que, sous sa nouvelle forme, la proposition constitue une nette amélioration par rapport aux textes précédents et il lui accorde son appui.

30. M. DIXIT (Inde) dit que sa délégation n'est pas entièrement opposée à l'amendement à l'examen, mais qu'elle ne le comprend pas bien et qu'elle ne pourrait pas l'appuyer au cas où la suggestion qu'elle va faire ne serait pas acceptée. Si l'on permettait à chaque Etat de suspendre sa dénonciation des conventions existantes pendant une période de cinq ans à partir du moment où la nouvelle convention entre en vigueur pour lui, l'application simultanée de plusieurs instruments internationaux se prolongerait indéfiniment à mesure que de nouveaux Etats se prévaudraient de cette faculté. Pour la délégation indienne, il ne faudrait prévoir qu'une seule période transitoire de cinq ans, à partir du moment où la nouvelle convention entrera en vigueur à l'égard d'un Etat, quel qu'il soit.

31. M. AWODUMILA (Nigéria) déclare qu'il n'a jamais pu comprendre pourquoi une période de cinq ans avait été retenue, à l'initiative de la délégation française. Il saisit mal en quoi la solution proposée profiterait au commerce international et ne voit pas non plus de quelle manière cette solution encouragerait les Etats à devenir parties à la future convention. Si des explications convaincantes ne lui sont pas fournies, il ne pourra pas l'appuyer.

32. M. CLETON (Pays-Bas) comprend les difficultés que la disposition sur la dénonciation obligatoire des conventions existantes a posées à la France. Ce problème n'est pas facile à résoudre malgré les efforts déployés de toutes parts, notamment au sein d'un groupe de travail spécial. Or, la solution que préconise la proposition à l'étude est irréalisable. En effet, il est impossible de ne dénoncer que partiellement des conventions internationales, de manière qu'elles ne s'appliquent qu'à un certain nombre d'Etats parties. La solution proposée présente encore d'autres difficultés que le représentant de l'Inde a fort bien mises en lumière. En outre, le libellé de cette proposition laisse à désirer.

33. Le représentant des Pays-Bas fait observer que le transport de marchandises par mer intéresse souvent plus de deux Etats et que la disposition proposée soulèverait souvent de grandes difficultés d'application.

34. En définitive, il faut admettre que toute nouvelle convention soulève nécessairement des problèmes en ce qui concerne l'application des conventions antérieures relatives au même sujet ou à un sujet connexe. C'est aux Etats qui deviendront parties à la future convention qu'il appartiendra d'agir conformément à leurs responsabilités et de renoncer, le cas échéant, à l'application des conventions existantes.

35. M. POPOV (Bulgarie), prenant la parole pour une motion d'ordre, insiste sur les avantages que présente la proposition à l'examen, soumise par sa délégation conjointement avec d'autres délégations. Pour sauver la situation, il serait prêt à consulter ces délégations en vue de modifier la proposition dans le sens suggéré par le représentant de l'Inde.

36. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) donne lecture du texte du nouveau paragraphe à ajouter à l'article 31 qui a été mis au point après consultation avec les auteurs de la proposition[1].

[1] Ce texte a été publié ultérieurement dans l'acte final de la Conférence (A/CONF.89/13).

37. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition du Brésil, de la Bulgarie, de la France, du Ghana et de l'Italie, ainsi amendée.

38. *Par 34 voix contre 14, avec 19 abstentions, la proposition, ainsi amendée, est adoptée.*

39. Le PRÉSIDENT met aux voix l'ensemble de l'article 31, tel qu'il a été amendé par la proposition du Brésil, de la Bulgarie, de la France, du Ghana et de l'Italie.

40. *Par 48 voix contre 2, avec 16 abstentions, l'article 31, ainsi amendé, est adopté.*

41. M. WISWALL (Libéria), prenant la parole pour une explication de vote, indique qu'il a voté contre l'article 31 ainsi amendé parce que cet article ne permet pas d'assurer la souplesse nécessaire dans l'application de la présente convention pendant la période transitoire. En effet, les Etats parties à la présente convention n'auront pas d'autre choix que d'appliquer les dispositions de la présente convention à l'égard de tous les autres Etats, que ceux-ci soient ou non parties à la Convention de 1924. Qu'un Etat partie à la Convention de 1978 dénonce ou non la Convention de 1924, il sera tenu d'appliquer les dispositions de la Convention de 1978. En outre, dans la mesure où la proposition qui a été adoptée exige qu'un Etat contractant applique aux autres Etats contractants, pendant la période transitoire, la Convention de 1978 à l'exclusion de toute autre, cette convention s'appliquera aux Etats qui ont déposé des instruments de ratification ou d'adhésion, mais qui ne sont pas encore devenus parties.

42. M. CLETON (Pays-Bas) explique qu'il s'est abstenu lors du vote parce qu'il n'approuve pas la procédure suivie. Il serait préférable de ne pas tenir compte des amendements oraux qui risquent de créer des confusions. Dans le cas présent, la Conférence s'est vu imposer un vote sur une nouvelle proposition qu'elle n'a pas eu le temps d'examiner comme il convient. Le représentant des Pays-Bas s'associe aux observations formulées par le représentant du Libéria.

Article 32 (ancien article 33)
et article 33 (ancien article 34)

43. Le PRÉSIDENT demande au représentant de l'Inde de préciser si l'amendement qu'il a présenté (A/CONF.89/L.2) doit être inséré dans le texte approuvé par le Comité de rédaction (A/CONF.89/12/Add.6) ou si l'on doit le remplacer.

44. M. KRISHNAMURTHY (Inde) explique que l'Inde, ainsi que sept autres pays ont présenté l'amendement A/CONF.89/L.2 pour combler une lacune dans le projet de convention initial qui ne contenait aucune disposition relative aux possibilités de révision et d'amendement. Le projet de dispositions approuvé par le Comité de rédaction (A/CONF.89/12/Add.6) contient un article 33 relatif à la révision et à l'amendement de la convention, contre lequel le représentant de l'Inde n'a aucune objection. Cependant, il convient de le compléter et c'est pourquoi les auteurs de la proposition ont maintenu leur amendement. Dans les trois premiers paragraphes, relatifs à la révision, le paragraphe 2 reprend en substance le paragraphe 1 du texte établi par le Comité de rédaction. Néanmoins, les auteurs de la proposition ont estimé qu'il convenait d'assouplir ce texte en prévoyant une disposition analogue à celle de la Convention de Bruxelles de 1924, selon laquelle toute partie contractante peut formuler une demande de révision. En effet, la présente convention aura des incidences internationales importantes, non seulement dans le domaine économique, mais sur le plan politique, et tout Etat peut se heurter à des difficultés pratiques d'application et être amené à demander sa révision à tout moment. Le délai de cinq ans qui est fixé est conforme à celui prévu dans les dispositions des autres conventions internationales en matière de transport. Enfin, les auteurs de la proposition estiment qu'il est utile de procéder automatiquement à des consultations après une période de quatre ans pour demander l'avis des parties à la convention sur le fonctionnement de cet instrument.

45. Dans la partie de la proposition relative à l'amendement de la convention, le critère retenu est la majorité des deux tiers des Etats contractants, conformément à l'usage suivi pour la plupart des conventions, et le paragraphe 2 reprend le paragraphe 2 du texte du Comité de rédaction. Ces dispositions paraissent équitables à la délégation indienne en ce sens qu'elles permettent à chaque pays, qu'il soit chargeur ou transporteur, d'exprimer son avis et de formuler des propositions. En ce qui concerne la présentation, le représentant de l'Inde précise que la première partie de l'amendement A/CONF.89/L.2 remplace l'ancien article 33 du texte du Comité de rédaction, devenu l'article 32 après renumérotation et que la deuxième partie relative à l'amendement de la convention doit constituer un nouvel article qui ne figure pas dans le texte du Comité de rédaction et qui portera le numéro 33.

46. M. WAITITU (Kenya) dit qu'il s'associe entièrement aux arguments avancés par le représentant de l'Inde en faveur de cette proposition.

47. M. PTAK (Pologne) estime au contraire que le texte présente des contradictions, en particulier, entre le paragraphe 1 et le paragraphe 2. Il se demande si la Conférence peut donner dans la convention des directives à l'Assemblée générale de l'ONU quant aux mesures à prendre au sujet de la demande de révision formulée par un Etat contractant; selon la pratique établie jusqu'à présent, une telle demande doit être appuyée par un grand nombre d'Etats pour pouvoir être prise en considération. Même en supposant que la demande soit acceptée par l'Assemblée générale, il faudrait savoir si c'est à elle qu'il appartient de décider des modalités de convocation de la Conférence de révision ou si des dispositions adéquates doivent être prévues dans la convention. Par ailleurs, la période de cinq ans fixée pour la demande de révision a déjà été examinée à la Première Commission et une majorité d'Etats ont estimé qu'elle n'était pas adéquate. Pour toutes ces raisons, la Pologne préfère le texte initial de l'article 32.

48. M. POPOV (Bulgarie), rappelant les circonstances de l'examen de la proposition de l'Inde à la Deuxième Commission, qui sont exposées dans la note c du document A/CONF.89/L.2, explique qu'en tant que président de la Deuxième Commission il n'a pas eu connaissance de la deuxième partie de la dite proposition.

49. Le représentant de la Bulgarie estime que la proposition n'est pas sans mérite quant au fond mais que

l'on pourrait obtenir le même résultat par d'autres moyens.

50. M. KRISHNAMURTHY (Inde), répondant au représentant de la Pologne, fait observer que dans la Convention sur le plateau continental de 1958[2], le paragraphe 2 de l'article 13 considère l'Assemblée générale des Nations Unies comme l'organe compétent pour statuer sur les demandes en révision présentées par les Etats parties. La période de cinq années prévue pour la demande en révision se retrouve également dans d'autres conventions internationales. M. Krishnamurthy rappelle également qu'à la Deuxième Commission le représentant du Secrétaire général de l'ONU a émis l'avis que la question de la demande en révision devait être finalement tranchée par le Secrétaire général. On a proposé de désigner la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) à cet effet, mais, étant donné les incidences financières qu'entraîne la convocation d'une conférence de révision, il importe que les décisions soient prises au plus haut niveau.

51. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit qu'il ne peut appuyer la proposition contenue dans le document A/CONF.89/L.2. A son avis, le texte initial du Comité de rédaction est parfaitement clair et suffit à couvrir toutes les possibilités de demande de révision et d'amendement. Il est certain que les Etats pourront rencontrer des difficultés dans l'application pratique de la convention, mais on peut apporter les modifications nécessaires dans le cadre d'un protocole, comme on l'a fait souvent dans le passé, sans qu'il soit nécessaire de convoquer spécialement une conférence à cet effet.

52. Le PRÉSIDENT met aux voix le nouvel article relatif à la révision de la convention proposé dans le document A/CONF.89/L.2.

53. *Par 25 voix contre 15, avec 20 abstentions, le nouvel article est rejeté.*

54. Le PRÉSIDENT met aux voix le nouvel article relatif à l'amendement de la convention proposé dans le document A/CONF.89/L.2.

55. *Par 26 voix contre 12, avec 22 abstentions, le nouvel article est rejeté.*

56. M. SARLIS (Grèce), prenant la parole sur un point d'ordre, déclare que le nouvel article relatif à la révision et le nouvel article relatif à l'amendement proposés dans le document A/CONF.89/L.2 n'ont pas fait l'objet, à la Deuxième Commission, d'un débat suffisamment approfondi. Un plus grand nombre de délégations auraient donc dû pouvoir exprimer leurs vues à leur sujet.

57. Le PRÉSIDENT met aux voix l'article 32 (ancien article 33) figurant dans le document A/CONF.89/12/Add.6.

58. *Par 60 voix contre zéro, avec 7 abstentions, l'article 32 est adopté.*

59. Le PRÉSIDENT appelle l'attention sur l'amendement au paragraphe 4 du nouvel article 33 qui figure dans le document A/CONF.89/L.6.

60. M. SELVIG (Norvège) dit que, au cours du débat consacré à cet article la veille, il avait été décidé de fixer aux deux tiers des Etats contractants la majorité nécessaire pour faire entrer en vigueur un amendement à la convention. Cette règle est très bonne quand le nombre des Etats est peu élevé, mais elle est difficile à appliquer lorsqu'il y a beaucoup d'Etats. C'est pourquoi les auteurs de l'amendement proposent de modifier la fin de la première phrase du paragraphe 4 comme suit : "par les deux tiers ou par 20 des Etats contractants, le chiffre retenu étant le chiffre le plus faible".

61. M. WISWALL (Libéria) demande ce qui se passera si le nombre des Etats recevant communication d'un amendement approuvé par 20 Etats et ne l'approuvant pas eux-mêmes est supérieur à 20. L'amendement entrera-t-il en vigueur ?

62. M. SELVIG (Norvège) répond que, dans ce cas, l'amendement entrera effectivement en vigueur.

63. M. MASSUD (Pakistan) approuve l'amendement, car il n'est pas toujours possible d'obtenir l'approbation des deux tiers des Etats.

64. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) estime que ce projet d'amendement risque de créer beaucoup de difficultés pour de nombreux pays, car il est contraire à la pratique du droit international, selon laquelle un instrument juridique qui a été adopté à une certaine majorité, en l'occurrence les deux tiers, ne peut pas être amendé par une majorité inférieure. Négliger cette règle, c'est s'exposer à des conséquences fâcheuses du fait qu'il peut arriver que les 20 Etats, dont l'approbation est nécessaire pour qu'un amendement soit approuvé, ne constituent qu'une minorité. La délégation polonaise est donc opposée à cet amendement.

65. M. AMOROSO (Italie) juge l'amendement peu judicieux. Comment peut-on accepter qu'une convention adoptée par les deux tiers des Etats participant à la Conférence puisse être modifiée par 20 seulement d'entre eux ?

66. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement proposé dans le document A/CONF.89/L.6.

67. *Par 35 voix contre 24, avec 5 abstentions, l'amendement est rejeté.*

68. Mme BRUZELIUS (Norvège) fait observer qu'en substance le paragraphe 6 de l'article 33 est identique au paragraphe 2 de l'article 32, et demande que ces deux textes soient alignés.

69. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) dit qu'il prend note de la suggestion de la représentante de la Norvège.

70. M. MÜLLER (Suisse) constate que l'article 33 ne contient pas une clause essentielle de la Convention de Londres de 1976 concernant la modification de la valeur réelle des montants. La délégation suisse ne pourra voter pour ce texte s'il ne contient pas une telle clause.

71. Le PRÉSIDENT dit qu'il est difficile, à ce stade des débats, d'accepter un amendement oral. D'ailleurs, la question soulevée par la délégation suisse a déjà été discutée.

72. M. WISWALL (Libéria) dit qu'au paragraphe 3 il convient de supprimer le mot "contractantes" qui est superflu. D'autre part, si l'on examine les dispositions analogues du texte adopté par la Conférence sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer de 1976, on voit qu'elles exigent la majorité

[2] Voir Nations Unies, *Recueil des Traités*, Vol. 499, n° 7302, p. 313.

des deux tiers des Etats parties présents et votants. Or l'article 33 mentionne simplement la majorité des deux tiers des Etats participants, ce qui signifie que tout Etat présent et participant, qu'il soit partie ou non à la Convention, peut voter pour l'amender. Cette clause est contraire au droit international et au droit des traités, et la délégation du Libéria ne peut l'accepter.

73. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) pense qu'il faut se garder d'adopter l'article en discussion sans l'avoir examiné en détail et se demande comment la Première Commission a pu l'approuver sans qu'y figure la clause signalée par la délégation suisse. Cette clause est très importante et devrait être incluse dans l'article.

74. M. CARRAUD (France) partage l'avis des délégations suisse et soviétique et dit que la clause a été oubliée parce que le groupe de travail responsable a dû travailler dans la hâte. Il convient maintenant de l'intégrer au texte.

75. Le PRÉSIDENT demande au représentant de la Suisse de bien vouloir lire le texte de la clause qui figure dans la Convention de Londres et qu'il souhaite voir incorporer à l'article 33.

76. M. MÜLLER (Suisse) lit le texte suivant : "La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle". Cette phrase devrait être ajoutée à la fin du premier paragraphe.

77. M. POPOV (Bulgarie) appuie cet amendement.

78. M. SMART (Sierra Leone) dit que sa délégation y est opposée, car cet amendement vise à réviser les montants seulement en cas de dévaluation. Or le problème est complexe et met en jeu une grande diversité de facteurs.

79. M. MASSUD (Pakistan) demande comment on déterminerait s'il y a eu ou non une "modification sensible" de la valeur réelle des montants des limites.

80. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement oral de la Suisse.

81. *Par 48 voix contre 10, avec 8 abstentions, l'amendement est adopté.*

82. Le PRÉSIDENT met aux voix l'article 33 modifié par l'amendement suisse.

83. *Par 58 voix contre 2, avec 8 abstentions, l'article 33 est adopté.*

84. M. NIANG (Sénégal) dit que sa délégation s'est abstenue lors du vote sur l'ensemble de l'article 33 (ancien article 34) parce qu'elle se demande, comme la délégation pakistanaise, comment on va déterminer s'il y a eu "modification sensible" ou non de la valeur réelle des montants des limites et que cette question n'a pas reçu de réponse.

Article 34 (ancien article 35)

85. M. KHOO (Singapour) note que, au paragraphe 2 de cet article, dans le texte anglais, deux expressions différentes sont employées pour exprimer la même idée; il s'agit des mots "*is received by*" employés dans la première phrase, et des mots "*has reached*", dans la deuxième. Il propose d'unifier la terminologie en utilisant la même expression — "*is received by*" — dans les deux phrases.

86. *Il en est ainsi décidé.*

87. *Par 70 voix contre zéro, l'article 34 est adopté.*

Formules sacramentelles finales

88. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) propose de supprimer l'intitulé de cette clause finale parce qu'on ne le trouve pas dans les autres conventions, d'une part, et que les clauses finales commencent en fait à l'article 27, d'autre part.

89. M. SMART (Sierra Leone) demande comment l'authenticité du texte chinois et son harmonisation avec les autres textes vont être vérifiées car, à sa connaissance, le Comité de rédaction de la Conférence n'a à aucun moment examiné de texte de la convention en chinois.

90. M. SLOAN (représentant du Secrétaire général) dit que la Mission chinoise auprès de l'Organisation des Nations Unies a fait savoir qu'elle ne participerait pas aux travaux de la Conférence et que, par conséquent, il n'y a pas eu d'interprétation ni de traduction en chinois pendant la Conférence. Le texte de la convention en chinois va être établi ultérieurement et tout gouvernement ayant participé à la Conférence qui voudrait vérifier que la version chinoise sera conforme au texte établi dans les autres langues est prié de le faire savoir au Secrétariat, qui prendra les dispositions voulues à cet effet.

91. Le PRÉSIDENT dit que, en l'absence d'objections, il considérera que la Conférence décide de supprimer l'intitulé des dernières clauses, à savoir les mots "Formules sacramentelles finales", et de conserver la mention du texte chinois comme texte authentique.

92. *Il en est ainsi décidé.*

RAPPORTS DES PREMIÈRE ET DEUXIÈME COMMISSIONS

93. Le PRÉSIDENT invite la Conférence à prendre note des deux rapports.

94. *Il en est ainsi décidé.*

PROJET D'ACTE FINAL

95. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) signale plusieurs modifications à apporter au projet d'acte final tel qu'il figure dans le document A/CONF. 89/L.1. Premièrement, dans le paragraphe 3, il faut lire "78 Etats" au lieu de "77" et ajouter "Jamaïque" entre "Italie" et "Japon". Au paragraphe 5, sous la rubrique "Organisations non gouvernementales", ajouter "Association internationale des armateurs" après "Association des armateurs latino-américains". Ensuite, au paragraphe 8, sous la rubrique "Comité de rédaction", en regard du mot "Président", lire "M. R. K. Dixit" au lieu de "M. D. K. Dixit".

96. De plus, le paragraphe 13 doit être remplacé par le texte suivant : "Cette convention, dont le texte est annexé au présent acte final (annexe I), a été adoptée par la Conférence le 30 mars 1978 et ouverte à la signature à la séance finale de la Conférence, le 31 mars 1978. Elle restera ouverte à la signature au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York jusqu'au 30 avril 1979, date après laquelle elle sera ouverte à l'adhésion, conformément à ses dispositions."

97. Enfin, après le paragraphe 14, il convient d'ajouter un nouveau paragraphe 15 ainsi libellé : "La Conférence a adopté aussi un "consensus" et une résolution, dont les textes sont également annexés au présent acte final (annexes II et III)."

98. Le PRÉSIDENT invite les délégations à examiner le projet d'acte final paragraphe par paragraphe.

Paragraphes 1 à 11

99. *Les paragraphes 1 à 11 sont adoptés.*

Paragraphe 12

100. Le PRÉSIDENT, répondant à une question du représentant de l'Algérie, dit que les cotes manquantes des comptes rendus analytiques de la Conférence et des deux Commissions seront indiquées dans le texte définitif de l'acte final.

101. *Le paragraphe 12 est adopté.*

Paragraphe 13, tel qu'il en a été donné lecture par le Secrétaire exécutif

102. *Le paragraphe 13, tel qu'il a été modifié, est adopté.*

Paragraphe 14

103. *Le paragraphe 14 est adopté.*

Paragraphe 15, tel qu'il en a été donné lecture par le Secrétaire exécutif

104. *Le paragraphe 15 est adopté.*

Formules sacramentelles finales

105. *Les formules sacramentelles finales sont adoptées.*

PROJET DE RÉSOLUTION À ANNEXER À L'ACTE FINAL ET TITRE DE LA CONVENTION (A/CONF.89/L.1/ADD.1)

106. Le PRÉSIDENT invite les délégations à examiner et à adopter le projet de résolution distribué sous la cote A/CONF.89/L.1/Add.1 et à se prononcer en même temps sur le titre de la Convention, qui est cité dans le texte.

107. M. WISWALL (Libéria) dit que le terme "simplification", employé au cinquième alinéa du projet de résolution, lui paraît excessif.

108. M. NSAPOU (Zaïre) et M. LAVIÑA (Philippines) auraient souhaité que leurs pays figurent parmi les auteurs du projet de résolution.

109. M. HENNI (Algérie) propose de supprimer la liste des auteurs du projet de résolution et de considérer que celui-ci est présenté par l'ensemble des délégations.

110. *Il en est ainsi décidé.*

111. M. POPOV (Bulgarie) propose d'adopter le projet de résolution par acclamation.

112. *Le projet de résolution est adopté par acclamation.*

113. Le PRÉSIDENT rappelle que le consensus qui figurera en tant qu'annexe II à l'Acte final a déjà été adopté et que la résolution qui vient d'être adoptée sera l'annexe III. Il invite la Conférence à adopter le texte de la Convention dans son ensemble, pour le joindre en tant qu'annexe I à l'Acte final.

114. *Sur la demande du représentant des Philippines, il est procédé au vote par appel nominal sur l'ensemble du projet de convention.*

115. *L'appel commence par l'Autriche, dont le nom est tiré au sort par le président.*

Votent pour : Autriche, Belgique, Bolivie, Brésil, Bulgarie, République socialiste de Biélorussie, Chili, Colombie, Cuba, Tchécoslovaquie, Yémen démocratique, Danemark, Equateur, Egypte, Finlande, France, Gabon, République démocratique allemande, Allemagne (République fédérale d'), Ghana, Saint-Siège, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Iraq, Italie, Côte-d'Ivoire, Japon, Kenya, Koweït, Libéria[1], Madagascar, Malaisie, Maurice, Mexique, Pays-Bas, Nigéria, Norvège, Oman, Pakistan, Panama, Philippines, Pologne, République de Corée, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Espagne, Suède, République arabe syrienne, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Ouganda, République socialiste soviétique d'Ukraine, Union des Républiques socialistes soviétiques, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, République-Unie du Cameroun, République-Unie de Tanzanie, Etats-Unis d'Amérique, Venezuela, Yougoslavie, Zaïre, Algérie, Argentine, Australie.

Votent contre : néant.

S'abstiennent : Canada, Grèce, Suisse.

116. *Par 68 voix contre zéro, avec 3 abstentions, le projet de convention sur le transport international de marchandises par mer est adopté.*

117. M. TANIKAWA (Japon) explique que sa délégation a voté pour la Convention dans son ensemble mais que le Japon aura bien des difficultés à devenir partie à cette convention, plus particulièrement en raison des paragraphes 2 à 4 de l'article 17 et du paragraphe 2 de l'article 21. Les propositions japonaises visant à inscrire une clause de réserve concernant ces dispositions ayant été rejetées, il est à prévoir que l'examen de la Convention en vue de son acceptation par le Japon va se heurter à d'énormes difficultés.

118. Le représentant du Japon continue à penser que la Convention ne résout pas entièrement les problèmes délicats qui se posent dans la pratique. Mais, étant donné que la Conférence est parvenue à un accord global sur les principales questions en jeu, en ménageant un assez bon équilibre entre les intérêts des parties en présence, et que de nombreux pays participants souhaitaient vivement avoir une convention, la délégation japonaise a décidé de voter pour ce nouvel instrument international qui s'appellera les "Règles de Hambourg" par esprit de coopération. Le Japon, en sa qualité de puissance maritime et commerciale, attache du reste beaucoup d'importance à cette convention, comme en témoigne son active participation aux travaux préparatoires qui ont eu lieu dans le cadre de la CNUDCI. C'est dans cet esprit qu'il va poursuivre l'étude de la Convention.

119. M. SARLIS (Grèce) expose les raisons pour lesquelles la Grèce s'est abstenue lors du vote sur le projet de convention. Pour la délégation grecque, la nouvelle

[1] La délégation du Libéria a fait savoir ultérieurement au Secrétariat qu'elle désirait que son pays figure au nombre de ceux qui se sont abstenus.

Convention ne saurait être considérée comme un compromis entre les intérêts des transporteurs et ceux des chargeurs, mais plutôt comme un instrument qui va détruire le peu d'équilibre existant entre chargeurs et armateurs en vertu du régime des Règles de La Haye. Ce régime est certes loin d'être parfait et doit être modifié pour répondre aux aspirations des pays chargeurs, qui sont principalement des pays en développement. Mais les nouvelles Règles de Hambourg ne comblent pas les lacunes de celles de La Haye.

120. La Grèce craint que l'accroissement de la responsabilité du transporteur qui résulte de la nouvelle Convention n'aboutisse à une hausse du coût global de l'assurance responsabilité du transporteur, sans apporter en contrepartie d'avantages substantiels aux chargeurs et aux destinataires, qui ne paieront pas moins cher l'assurance sur marchandises. Elle pense aussi que certaines dispositions de la Convention sont défavorables au commerce mondial, comme celles de l'article 11, qui vont inciter les transporteurs à ne pas émettre de connaissement direct, allant ainsi à l'encontre des intérêts des chargeurs, et celles des paragraphes 3 et 4 de l'article 17, qui introduisent un régime juridique arbitraire défavorable aux armateurs et favorable aux chargeurs en ce qui concerne les lettres de garantie. Enfin, le régime de la Convention est dépourvu de toute souplesse pour ce qui est du transport d'animaux vivants et de marchandises de caractère exceptionnel.

121. D'une manière générale, la délégation grecque regrette que la majorité des membres de la Conférence aient rejeté de nombreuses propositions émanant de pays chargeurs traditionnels, pour adopter d'autres dispositions qui sont inutiles ou injustifiées d'un point de vue juridique ou économique, et n'offrent pas d'avantages particuliers pour les chargeurs. Tel est le cas par exemple des définitions du "transporteur", du "chargeur" et du "contrat de transport", qui renvoient les unes aux autres et énoncent des évidences, et de la définition du "transporteur substitué", si large qu'elle pourrait également englober le capitaine et l'équipage du navire. En Grèce, les syndicats de gens de mer sont très puissants et vont probablement manifester une forte opposition à ces définitions et à leurs conséquences.

122. En outre, la distinction faite au paragraphe 6 de l'article 5 entre les "mesures prises pour sauver des vies" et les "mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer" n'est guère applicable dans la pratique et elle est en contradiction avec l'éthique professionnelle des gens de mer ainsi qu'avec les obligations découlant de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Les mêmes critiques valent pour l'article 18, le paragraphe 7 de l'article 19 et le paragraphe 1 de l'article 26. Quant aux articles 21 et 22 concernant la compétence et l'arbitrage, ils introduisent des notions nouvelles qui ne sont guère compatibles avec le système juridique grec.

123. Enfin, et surtout, la délégation grecque déplore qu'aucune réserve ne puisse être faite à l'application des dispositions de la Convention. En effet, cela va empêcher de nombreux pays d'adhérer à la Convention, alors qu'ils auraient pu le faire s'ils avaient eu la possibilité d'inscrire des clauses de réserve sur des points mineurs inacceptables pour eux.

124. Les raisons qui viennent d'être exposées, et en particulier l'exclusion des clauses de réserve, ont amené la délégation grecque à s'abstenir lors du vote sur le projet de convention. Toutefois, elle espère que lorsque la Convention entrera en vigueur et sera appliquée, les craintes qui viennent d'être exprimées se révéleront sans fondement et que la Grèce pourra alors y adhérer.

125. M. CLETON (Pays-Bas) dit que sa délégation a voté en faveur du projet de convention car elle a accepté l'accord global qui a été conclu sur les principales questions après de longues et difficiles négociations. Toutefois, la délégation néerlandaise n'est pas entièrement satisfaite car la rédaction du texte laisse à désirer sur le plan juridique. A son avis, cet aspect des travaux a été négligé pendant la Conférence et relégué au second plan au profit de trop nombreux débats à caractère politique. La conséquence en est que la Conférence a adopté un texte qui manque souvent de clarté et qui risque de donner lieu à des litiges inutiles et coûteux. On peut d'ores et déjà prévoir les difficultés que vont rencontrer les tribunaux qui seront amenés à appliquer les règles énoncées dans la nouvelle Convention.

126. M. CASTRO (Mexique) dit que la Convention n'instaure peut-être pas une justice parfaite, ce qui est impossible, mais qu'elle introduit un régime plus équitable et marque un progrès considérable du point de vue des intérêts des pays en développement.

127. Après un échange de félicitations et de remerciements, le Président déclare que la Conférence a terminé ses travaux et annonce que la Convention sera ouverte à la signature à partir du lendemain matin, à la séance finale.

La séance est levée à minuit.

10e séance plénière

Vendredi 31 mars 1978, à 12 h 10.

Président : M. R. HERBER (République fédérale d'Allemagne).

A/CONF.89/SR.10

POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR

Signature de l'Acte final et de la Convention et autres instruments (A/CONF.89/13)

POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR

Cloture de la Conférence

1. Le PRÉSIDENT déclare qu'après quatre semaines d'efforts intensifs la Conférence a mené sa tâche à bien et qu'elle en est arrivée à l'examen de l'Acte final, qui contient en annexe le texte de la nouvelle Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (A/CONF.89/13).

2. La Convention ne répond peut-être pas entièrement à l'attente de chacun, mais le vote final a montré que tous les participants étaient disposés à accepter des compromis pour arriver à un ensemble de règles modernes et universellement applicables, qui marquent indéniablement un progrès sur les Règles de La Haye, notamment en ce qui concerne les domaines aussi importants que la question de la responsabilité, et qui vont améliorer la situation juridique du chargeur tout en protégeant le transporteur par une limitation de ses risques. Le Président a la certitude que les pays trouveront dans la nouvelle Convention un instrument efficace, propre à favoriser leurs échanges, ainsi qu'un ensemble harmonieux de principes témoignant d'un mouvement de coopération mondiale dans le domaine du droit maritime, qui s'est manifesté pour la première fois dans le cadre des travaux difficiles mais fructueux de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), notamment de sa section de la réglementation des transports maritimes, laquelle a pris l'initiative de la révision des Règles de La Haye. Le Président rend hommage aux efforts tenaces des membres du Bureau de la Conférence, et notamment du Président de la Première Commission, ainsi que des membres du Secrétariat.

3. Le Président indique qu'il transmettra au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne ainsi qu'aux autorités de la ville libre et hanséatique de Hambourg la gratitude exprimée par les participants à la Conférence pour l'hospitalité qui leur a été offerte et pour les services mis à leur disposition.

4. M. KHOO (Singapour) dit qu'il est très réconfortant de voir le succès venir couronner de nombreuses années de travail intensif au sein de la CNUDCI et de la CNUCED et il rend hommage à tous ceux qui, comme M. Honnold, M. Chafik et M. Selvig, ont apporté un concours particulièrement remarquable à ces travaux. La nouvelle Convention est un compromis et, en tant que tel, ne peut satisfaire chacun, mais, comme l'a dit le Président, elle représente un grand progrès par rapport aux Règles de La Haye et M. Khoo exprime l'espoir que toutes les délégations présentes recommanderont à leurs gouvernements de l'examiner de près. Le représentant de Singapour remercie le gouvernement hôte ainsi que les autorités de la ville de Hambourg de leur hospitalité et du concours qu'ils ont apporté à la Conférence.

5. M. BREZHNEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que la Convention approuvée par la Conférence, après un mois de travaux intensifs, jouera un rôle important dans le commerce international et les transports maritimes internationaux. Elle sera naturellement l'objet d'une étude très approfondie au cours des années à venir; les pays auront besoin d'un certain temps avant d'en saisir tous les détails et de comprendre toutes les conséquences des dispositions qui y ont été inscrites à la suite d'une recherche collective de solutions de compromis, élaborées grâce à l'état d'esprit constructif qui a régné pendant toute la Conférence.

6. M. Brezhnev remercie les autorités de la Ville de Hambourg ainsi que le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne de leur hospitalité et de leurs égards. Il exprime l'espoir que la Convention recevra un accueil favorable de la part des milieux auxquels elle est en fin de compte destinée et qu'elle marquera un jalon dans le développement d'une coopération internationale profitable pour tous.

7. M. CASTRO (Mexique) accueille avec satisfaction la nouvelle Convention adoptée par la Conférence. D'aucuns ont exprimé la crainte que cette convention ne bouleverse l'ordre juridique existant dans le domaine des transports par mer. Le représentant du Mexique ne saurait souscrire à cette opinion, d'autant plus que le régime en vigueur en vertu des Règles de la Haye ne sert nullement les intérêts d'un pays en développement comme le Mexique. A la séance précédente, le représentant de la Grèce a fait une analyse pénétrante des problèmes qui allaient se poser dans un proche avenir lorsqu'il faudrait donner effet à la Convention, mais ces problèmes pourront être résolus si la communauté internationale est disposée à coopérer à l'instauration progressive d'un ordre économique international nouveau et plus équitable. A ce sujet, la délégation mexicaine a noté avec plaisir que, malgré certains points de désaccord, le Japon a voté la nouvelle convention pour servir la cause de la coopération internationale.

8. Le représentant du Mexique adresse les remerciements de sa délégation au Gouvernement de la Républi-

que fédérale d'Allemagne et aux autorités de la Ville de Hambourg pour leur hospitalité et les services qui ont été mis à la disposition de la Conférence.

9. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que l'adoption de l'Acte final et de la Convention marque un nouveau départ dans un domaine du droit qui est l'un des plus anciens. Le fait que les pays soient maintenant liés entre eux dans le cadre d'une communauté mondiale entraîne la nécessité pour chacun de faire du commerce avec les autres, et la délégation des Etats-Unis est fermement convaincue que la nouvelle Convention facilitera ces échanges car, tout en remplaçant les Règles de La Haye, elle a préservé les institutions qui ont fait leur preuve au fil des années et qui sont importantes pour l'amélioration des conditions du commerce maritime. M. Sweeney rend hommage à la CNUDCI, à la CNUCED et au Comité maritime international, qui ont joué un rôle si important dans les travaux préparatoires à l'adoption de la Convention, ainsi qu'à M. Honnold, à M. Vis (Secrétaire exécutif de la Conférence), à M. Chafik et à M. Selvig, qui ont travaillé efficacement et inlassablement pour que la Conférence parvienne à son but.

10. M. Sweeney remercie les autorités de la République fédérale d'Allemagne ainsi que la Ville libre et hanséatique de Hambourg de l'accueil qu'elles ont réservé à la Conférence.

11. M. SELVIG (Norvège) exprime au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et à la Ville libre et hanséatique de Hambourg la reconnaissance des Etats nordiques pour les services fournis, qui ont beaucoup contribué à l'aboutissement des travaux de la Conférence et il félicite les Nations Unies d'avoir, pour la première fois, adopté une convention dans le domaine du droit maritime privé. M. Selvig exprime l'espoir que la Convention atteindra le but recherché en devenant un instrument véritablement utile au service du commerce international.

12. M. CARRAUD (France) s'associe aux sentiments de satisfaction et de reconnaissance exprimés par les représentants d'autres Etats. Les efforts déployés pendant quatre semaines ont abouti à une bonne convention, qui non seulement adapte le droit maritime international aux conditions des transports modernes, mais encore rétablit l'équilibre entre les différentes parties aux contrats de transport de marchandises par mer et élargit la portée des règles internationales applicables. Il reste maintenant à mettre la convention en vigueur. Cette tâche ne sera pas aisée et exigera beaucoup de bonne volonté ainsi que la ferme détermination de ne pas laisser les pratiques établies faire obstacle à l'application de la Convention. Mais vers la fin de la Conférence, il est apparu que de nombreux pays étaient animés d'un authentique désir de coopérer à l'unification des règles du droit maritime. M. Carraud exprime l'espoir que leurs efforts porteront leurs fruits dans un avenir relativement proche.

13. M. GUEIROS (Brésil), parlant à titre de coordonnateur du Groupe latino-américain du Groupe des Soixante-Dix-Sept et en qualité de représentant du Brésil, remercie tous ceux qui ont contribué, par leur dévouement et leur savoir, à la naissance de la nouvelle Convention, tant au stade des travaux préparatoires que pendant la Conférence elle-même. La Convention n'est pas une panacée universelle, mais elle reflète la volonté des pays de s'élever au-dessus des différends politiques et économiques qui les divisent afin de résoudre, dans un esprit de compromis, les problèmes internationaux que présente le transport de marchandises par mer. M. Gueiros exprime la reconnaissance de sa délégation au Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et aux autorités de la Ville de Hambourg pour leur généreuse hospitalité.

14. M. CHAFIK (Egypte) remercie le Président et les autres membres du Bureau des efforts énergiques qu'ils ont déployés pour amener la Conférence à une heureuse conclusion. Il remercie également M. Selvig, qu'il considère comme le père spirituel de la Convention, et M. Sweeney, qui a consacré beaucoup de temps et d'efforts à faire en sorte que la Conférence parvienne à un accord.

15. Bien que les discussions qu'il a présidées aient parfois été très animées, M. Chafik pense que les participants ont sincèrement essayé de concilier les intérêts de tous les membres de la communauté internationale. La Conférence s'est efforcée de corriger une situation injuste, et si elle n'y a pas pleinement réussi, elle a du moins établi un système plus équitable.

16. M. RAY (Argentine), M. PIAY (Indonésie), parlant au nom du Groupe asiatique, Mme OLOWO (Ouganda), M. EYO (Nigeria), M. CLETON (Pays-Bas), M. KIM (République de Corée) et M. DIA (Sénégal) se déclarent satisfaits de la nouvelle convention, malgré des réserves sur certains points, et s'associent aux expressions de gratitude adressées par les autres délégations aux autorités de la République fédérale d'Allemagne et de la Ville de Hambourg pour leur hospitalité et leur concours efficace.

17. M. SLOAN (Représentant du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies) remercie vivement, au nom du Secrétaire général, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et la Ville libre et hanséatique de Hambourg des excellents services mis à la disposition de la Conférence et il remercie tous ceux qui ont contribué au succès de cette conférence.

18. Le PRÉSIDENT annonce qu'il va inviter les délégations, par ordre alphabétique, à signer l'Acte final et, si elles sont investies des pouvoirs nécessaires, à signer également la Convention.

19. Il prononce la clôture de la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer.

La séance est levée à 14 h 15.

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES DES SÉANCES DE LA PREMIÈRE COMMISSION

1re séance

Mardi 7 mars 1978, à 15 h 20.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.1

Adoption de l'ordre du jour

1. *L'ordre du jour provisoire est adopté (A/CONF.89/C.1/L.1).*

Election d'un vice-président et d'un rapporteur

2. M. KRESKAY (Hongrie) propose la candidature de M. Suchorzewski (Pologne) au poste de vice-président.

3. *M. Suchorzewski (Pologne) est élu vice-président par acclamation.*

4. M. SELVIG (Norvège) propose la candidature de M. M. Low (Canada) au poste de rapporteur.

5. M. POPOV (Bulgarie), M. DIXIT (Inde) et M. MAITLAND (Libéria) appuient cette proposition.

6. *M. Low (Canada) est élu rapporteur par acclamation.*

Organisation des travaux

7. M. DIXIT (Inde) demande quel est le statut des observations et propositions contenues dans les documents A/CONF.89/7 et Add.1 et A/CONF.89/8. Selon l'article 27 du règlement intérieur, les propositions de base que la Conférence doit examiner sont le projet d'articles reproduit dans le document A/CONF.89/5 et le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales, établi par le Secrétaire général (A/CONF.89/6).

8. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation avait cru comprendre que les observations et les propositions contenues dans les documents A/CONF.89/7 et Add.1 et A/CONF.89/8 seraient dûment examinées par la Conférence, en vertu de l'article 28 du règlement intérieur. C'est la raison pour laquelle elle n'a présenté à la Conférence aucun document exposant les vues et les suggestions des Etats-Unis.

9. Mme YUSOF (Malaisie) fait sienne la question posée par le représentant de l'Inde.

10. M. BYERS (Australie), M. FUCHS (Autriche) et M. JOMARD (Iraq) partagent le point de vue du représentant des Etats-Unis.

11. M. MARTÍNEZ-MORCILLO (Espagne) dit que le document A/CONF.89/7 contient un certain nombre de propositions que son pays voudrait voir examiner par la Conférence. La délégation espagnole voudrait connaître les critères qui seront adoptés pour déterminer l'ordre dans lequel les propositions seront examinées, compte tenu de l'article 40 du règlement intérieur.

12. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) dit que les observations et les propositions en question font de toute façon partie des documents de base dont la Conférence est saisie, en vertu du paragraphe 4 de la résolution 31/100 de l'Assemblée générale.

13. En réponse à la question du représentant de l'Espagne, le Secrétaire exécutif dit qu'il n'existe pas de règle générale pour fixer la priorité accordée aux propositions; c'est là une question de jugement, compte tenu des circonstances particulières.

14. M. DOUAY (France) dit que l'établissement par le Secrétariat d'un document reproduisant, article par article, les observations et les propositions des gouvernements (A/CONF.89/7 et Add.1) faciliterait les travaux de la Commission.

15. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) propose que les délégations soient priées de faire connaître au Secrétariat les observations et propositions qu'elles souhaitent voir examiner par la Commission. Le Secrétariat pourrait alors établir un document sur cette base. Aucune observation ou proposition qui ne figurerait pas dans ce document ne serait examinée par la Commission.

16. *Il en est ainsi décidé.*

17. Mme OLOWO (Ouganda), appuyée par M. SARLIS (Grèce) et M. KERRY (Royaume-Uni), dit qu'il serait préférable que la Commission entende les déclarations générales que certaines délégations souhaitent faire sur le projet de convention avant de commencer à examiner ce projet article par article.

18. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), appuyé par M. BYERS (Australie), M. POPOV (Bulgarie), M. AL-ALAWI (Oman) et M. KALBOUSSI (Tunisie), exprime l'avis que la Commission devrait aborder immédiatement l'examen du projet de convention article par article.

19. Le PRÉSIDENT propose que la Commission passe immédiatement à l'examen du projet de convention et que les délégations qui souhaitent faire des déclarations générales le fassent à un moment opportun au cours de cet examen.

20. *Il en est ainsi décidé.*

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF. 89/8, A/CONF.89/C.1/L.2)

Article premier

21. M. ARGYRIADIS (Grèce) dit que l'article premier et, en particulier, les définitions des termes "transporteur substitué" et "destinataire", qui ont été ajoutées à la liste, représentent une nette amélioration par rapport aux dispositions correspondantes des Règles de La Haye. Cependant, la délégation grecque estime qu'au paragraphe 1 la définition du terme "transporteur", qui est donnée par rapport au chargeur, doit être précisée. Le terme "chargeur" n'est pas défini dans le projet et, de toute manière, les contrats de transports par mer sont souvent conclus avec d'autres personnes que des chargeurs. En conséquence, la délégation grecque propose de modifier comme suit la définition du transporteur : "Transporteur" signifie toute personne qui, par un contrat de transport, s'engage à transporter des marchandises par mer" (A/CONF.89/C.1/L.2). Si cet amendement n'est pas accepté, la délégation grecque appuiera la proposition de l'Autriche et du Qatar visant à ce que l'article premier contienne une définition du "chargeur" (voir A/CONF.89/7).

22. M. MAITLAND (Libéria) dit que la proposition grecque résout certaines des difficultés que pose pour lui la définition du "transporteur" donnée au paragraphe 1 de l'article premier. La délégation libérienne, dont la position est analogue à celle des Etats-Unis (*ibid.*), estime que, au regard de la législation des Etats-Unis, et peut-être aussi de la législation du Royaume-Uni, le libellé actuel de cette définition risque d'encourager l'émission de connaissements frauduleux, qui est assez fréquente, en particulier lorsqu'il s'agit de produits finis en provenance de pays développés expédiés à destination de pays en développement. M. Maitland a lui-même connu des cas où des connaissements avaient été émis portant des signatures qui n'étaient ni authentiques ni autorisées par le transporteur substitué et dans lesquels le destinataire du pays en développement avait subi une perte par suite de la non-délivrance des marchandises. Dans de nombreuses régions du monde, l'adoption de la définition figurant au paragraphe 1 réduirait considérablement la portée des sanctions pénales applicables à ce type de délit, étant donné qu'il serait plus difficile de déceler les connaissements non réguliers. Pour éviter ces difficultés, la délégation libérienne propose de remplacer les mots "au nom de laquelle" par les mots "avec l'autorisation de laquelle". A son avis, cet amendement ne gênerait pas l'expansion du commerce des pays en développement, étant donné que des poursuites contre le transporteur et le transporteur substitué, sur leur personne et sur leurs biens, continueraient de pouvoir être exercées dans tous les pays.

23. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), se référant au titre du projet de convention, dit que, de l'avis de sa délégation, le libellé est trop large, étant donné que le projet de convention ne porte pas sur toutes les questions relatives au transport de marchandises par mer, mais sur certaines d'entre elles seulement. Il se réserve de revenir ultérieurement sur ce problème.

24. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) indique que la question soulevée par son gouvernement dans les observations écrites qu'il a communiquées au Secrétariat (*ibid.*) concerne essentiellement le droit de la représentation dans les pays de *common law*. La délégation des Etats-Unis maintient sa préférence pour l'expression "avec l'autorisation de laquelle".

25. M. FUCHS (Autriche), se référant à la proposition grecque, reconnaît que si le terme "transporteur" est défini comme désignant toute personne qui a conclu un contrat de transport de marchandises par mer avec un chargeur, il est logique que la Convention donne une définition du terme "chargeur".

26. M. Fuchs appuie la proposition tendant à remplacer les mots "au nom de laquelle" par les mots "avec l'autorisation de laquelle" et s'associe aux remarques du représentant du Libéria.

27. M. MacANGUS (Canada) rappelle que, dans les observations écrites qu'il a adressées au Secrétariat, le Gouvernement canadien a approuvé les définitions des termes "transporteur" et "transporteur substitué" données dans le projet de convention (*ibid.*). En ce qui concerne la question évoquée par le représentant du Libéria, la délégation canadienne ne pense pas que l'expression "au nom de laquelle" favorise les actes frauduleux. Cependant, elle ne voit pas d'objection majeure à ce que cette expression soit remplacée par l'expression "avec l'autorisation de laquelle".

28. M. BYERS (Australie) fait observer que la définition du terme "transporteur" se réfère à l'acte écrit sur la base duquel l'action serait intentée. Le remplacement de l'expression "au nom de laquelle" par "avec l'autorisation de laquelle" ôterait toute valeur à cet acte, car le chargeur devrait alors prouver, non seulement qu'il existe un acte écrit mais également que cet acte a été conclu avec l'autorisation de la personne concernée. A son avis, cette obligation poserait des problèmes insurmontables, en particulier lorsque les établissements respectifs du chargeur et du transporteur seraient situés en des points très éloignés du globe. En conséquence, M. Byers se prononce pour le maintien du texte actuel.

29. M. SELVIG (Norvège) dit que l'idée fondamentale est que le chargeur a le droit d'intenter une action contre la personne avec laquelle il a conclu un contrat de transport de marchandises. Si en fait il n'avait pas le droit d'intenter une action contre cette personne, il faudrait alors que, au moment de la conclusion du contrat, il soit clairement précisé que le contrat n'est pas conclu au nom de la personne qui négocie avec le chargeur, mais au nom d'une autre personne; il s'agit donc d'une question de représentation. La proposition des Etats-Unis tendant à remplacer les mots "au nom de laquelle" par les mots "avec l'autorisation de laquelle" peut créer des difficultés lorsqu'une personne qui a conclu un contrat en son nom propre représente en fait une tierce personne que l'autre partie contractante ne connaît pas.

30. En ce qui concerne la proposition grecque visant à modifier la définition du terme "transporteur", M. Selvig souligne que l'absence d'une définition du terme "chargeur" dans la Convention de Bruxelles de 1924 n'a donné lieu à aucune difficulté sérieuse.

31. Le représentant de la Norvège préfère maintenir le texte sous sa forme actuelle. Toutefois, si la Conférence décidait de retenir la formule "avec l'autorisation de laquelle", cette formule devrait être ajoutée à l'expression "au nom de laquelle", et non pas lui être substituée.

32. M. GUEIROS (Brésil) pense, comme le représentant de la Norvège, que l'expression "avec l'autorisation de laquelle", si elle est adoptée, doit compléter et non pas remplacer l'expression "au nom de laquelle".

33. Quant à la position du représentant de la Grèce, selon laquelle l'inclusion du mot "chargeur" dans la définition du mot "transporteur" pourrait être une source d'équivoque en l'absence d'une définition du "chargeur", M. Gueiros fait observer que l'Autriche a proposé une définition du mot "chargeur" dans ses observations (*ibid.*). Les mots "avec l'autorisation de laquelle" pourraient être insérés dans cette proposition et la définition ainsi modifiée pourrait figurer entre les paragraphes 2 et 3 du texte actuel.

34. M. SMART (Sierra Leone) appuie la proposition visant à remplacer les mots "au nom de laquelle" par les mots "avec l'autorisation de laquelle"; en effet, la première formule ne couvre pas la possibilité que le nom du transporteur soit utilisé sans son autorisation. Il propose également d'ajouter entre parenthèses, dans le texte révisé, les mots "expresse, tacite, manifeste ou apparente" après les mots "avec l'autorisation" et les mots "de laquelle".

35. M. Smart ne partage pas l'opinion du représentant de la Norvège, selon laquelle il est souhaitable d'ajouter les mots "avec l'autorisation de laquelle" à la formule actuelle ("par laquelle ou au nom de laquelle"); en effet, une telle adjonction pourrait prêter à équivoque lorsqu'un mandataire n'indique pas s'il agit ou non pour le compte d'un mandant.

36. M. KERRY (Royaume-Uni) dit qu'il ne voit pas comment on pourrait soutenir qu'un contrat de transport existe effectivement entre un chargeur et une personne dont le nom a été utilisé sans son autorisation. Cependant, pour écarter tous les doutes possibles quant à l'interprétation du paragraphe 1, il est prêt à accepter l'amendement proposé par les Etats-Unis.

37. M. SANYAOLU (Nigéria) se prononce pour le maintien du texte actuel du paragraphe 1 qui, selon lui, ne présente aucune difficulté. Les mots "au nom de laquelle" signifient que le nom du commettant doit être révélé au moment de la conclusion du contrat et par conséquent l'amendement proposé par les Etats-Unis paraît superflu.

38. M. Sanyaolu accepte la proposition autrichienne visant à ajouter une définition du mot "chargeur" à l'article premier, ce qui ne pourrait que contribuer à la clarté du texte.

39. M. SOTIROPOULOS (Grèce) dit qu'il est vrai que la Convention de Bruxelles de 1924 ne contient pas de définition du terme "chargeur", mais la rédaction de cette convention ne saurait être considérée comme exemplaire. L'un des buts de la nouvelle convention est précisément d'établir une série complète de définitions. Quant à la proposition grecque, elle offre une formule qui permettrait d'éviter d'employer le mot "chargeur" dans la définition du transporteur. La proposition autrichienne apporte une solution de rechange acceptable; néanmoins, il se peut que la personne qui conclut un contrat de transport avec un transporteur ne soit pas le chargeur lui-même mais seulement un commissionnaire de transport. En conséquence, la délégation grecque estime qu'il serait préférable d'éviter toute possibilité de malentendu en s'abstenant d'employer le terme "chargeur".

40. En ce qui concerne la proposition des Etats-Unis, M. Sotiropoulos doute que l'examen du projet de convention soit l'occasion appropriée pour traiter des questions de représentation, étant donné les divergences considérables qui existent sur ce point entre les législations nationales. Tous les systèmes juridiques s'accordent à reconnaître que nul ne peut être engagé par un contrat conclu en son nom, mais sans son autorisation. Cependant, une mention expresse à cet égard dans le projet à l'examen pourrait susciter inutilement de nouveaux problèmes juridiques, ce que la proposition grecque tend précisément à éviter.

41. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) pense, comme le représentant de la Grèce, qu'il s'agit d'une question relevant du droit de la représentation (protection des tiers). Si une personne non autorisée conclut un contrat de transport alors que le chargeur ne peut pas savoir ou ne sait pas que cette personne agit sans autorisation, cela peut entraîner diverses conséquences juridiques et soulever des problèmes qui viendront inutilement alourdir le projet de convention. En conséquence, Mme Richter-Hannes préconise le maintien du texte actuel du paragraphe 1. Néanmoins, si la majorité des membres de la Conférence est en faveur de la définition du terme "transporteur" proposée par la Grèce ou de la définition du terme "chargeur" proposée par l'Autriche, ou de l'une et l'autre définition du terme "chargeur" proposée par l'Autriche, ou de l'une et l'autre définition, la délégation de la République démocratique allemande reviendra sur sa position. En revanche, elle est fermement opposée à la proposition des Etats-Unis.

42. M. EYZAGUIRRE (Chili) dit qu'à son avis le texte actuel du paragraphe 1 résout les difficultés soulevées par la disposition correspondante de la Convention de Bruxelles de 1924 et qu'en conséquence il convient de le conserver tel quel; il fait observer que l'article 10 du projet de convention concerne la responsabilité du transporteur et du transporteur substitué et prévoit la possibilité d'une action en réparation. La proposition des Etats-Unis pourrait avoir pour effet d'entraver l'exercice de cette action et c'est pourquoi M. Eyzaguirre y est opposé.

43. Le représentant du Chili estime qu'il convient de définir le terme "chargeur", étant donné que la troisième partie du projet de convention traite expressément de la responsabilité du chargeur. Il peut accepter la formule proposée par l'Autriche.

44. M. MASSUD (Pakistan) dit que les mots "au nom de laquelle" impliquent l'existence des pouvoirs corres-

pondants, à défaut desquels le contrat n'est pas conclu, et il n'est pas nécessaire d'entrer dans les questions de représentation. Le maintien de la définition actuelle éviterait les incertitudes que l'emploi de la formule "avec l'autorisation de laquelle" pourrait créer.

45. M. PTAK (Pologne) estime que le projet de convention devrait contenir une définition du terme "chargeur", car les définitions données par les législations nationales en vigueur ne concordent pas. Du reste, il serait étrange que la Convention ne définisse que l'une des parties au contrat de transport, et l'article 12 traite de plusieurs questions concernant spécialement la responsabilité du chargeur. En conséquence, M. Ptak appuie la proposition autrichienne, sans tenir nécessairement aux termes exacts dans lesquels elle a été formulée.

46. En ce qui concerne la définition du terme "transporteur", M. Ptak estime que même si le texte actuel est modifié par l'addition des mots "avec l'autorisation de laquelle", il existe toujours un risque de dol. Cependant, il ne voit pas d'objection à ce que ces mots soient ajoutés après la formule "au nom de laquelle".

47. M. Ptak ne peut pas appuyer la proposition du représentant de la Grèce concernant la définition du mot "transporteur", la substance de cette proposition étant déjà contenue au paragraphe 5 de l'article premier.

La séance est levée à 18 heures.

2e séance

Mercredi 8 mars 1978, à 10 h 15.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte). A/CONF.89/C.1/SR.2

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'article concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 et Add. 1, A/CONF.89/8, A/CONF. 89/C.1/L.2, L.37 et L.51) [*suite*]

Article premier (suite)

Paragraphe 1

1. M. MATYASSY (Office central des transports internationaux par chemins de fer) rappelle qu'il a été convenu que les délégations présenteraient en séance les amendements qu'elles ont déjà déposés par écrit, qui ont été groupés dans le document A/CONF.89/7 et Add.1 et analysés dans le document A/CONF.89/8, mais que les organisations internationales n'ont pas cette possibilité. C'est pourquoi il appelle l'attention des représentants sur une pratique courante qui consiste à reprendre à leur compte, en tant que propositions, les suggestions faites par les organisations internationales, de façon à ce qu'elles puissent tout de même être examinées.

2. M. KHOO (Singapour) dit qu'il n'a aucune difficulté à accepter le texte actuel du paragraphe 1 de l'article premier, puisque cette définition a simplement pour objet de décrire ce que recouvre le terme "transporteur" aux fins de la Convention, sans chercher à traiter de la question de savoir si cette personne est habilitée ou non par son commettant à conclure un contrat de transport. En effet, il n'y a pas lieu dans le cas présent de se préoccuper des questions de représentation.

3. M. DOUAY (France) se prononce pour le maintien de la définition proposée par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), qui est axée sur le principe selon lequel le transporteur est celui qui conclut le contrat de transport. A ce sujet, il importe de préciser quelles sont les deux parties au contrat, alors que la proposition de la Grèce (A/CONF. 89/C.1/L.2) supprime la référence faite au chargeur. Si la délégation française partage l'idée que le chargeur peut être aussi le destinataire, elle n'en pense pas moins que le contrat de transport est malgré tout conclu non pas avec le destinataire, mais bien avec le chargeur. Deuxièmement, la proposition grecque reprend un élément qui figurait déjà dans la définition du contrat de transport au paragraphe 5 de l'article premier. Troisièmement, elle ne prévoit pas le cas où le contrat de transport est conclu au nom du transporteur par un tiers.

4. Quant à la proposition des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.51), elle modifie les règles classiques de la représentation. Or il n'appartient pas à la Conférence d'apporter dans la Convention une précision supplémentaire imposant au chargeur l'obligation d'établir que le transporteur a effectivement donné son autorisation à son représentant. Supprimer la formule "au nom de laquelle" revient à supprimer un élément essentiel du contrat de transport, à savoir l'engagement de déplacer des marchandises d'un point à un autre. La proposition de compromis de la Norvège a le mérite de conserver les termes "au nom de laquelle", mais reprend la proposition américaine, alors qu'il conviendrait de laisser aux législations nationales le soin de régler les problèmes du contrat de mandat.

5. M. RAMÍREZ HIDALGO (Equateur) approuve le texte initial du paragraphe 1, mais juge nécessaire de définir également ce que l'on entend par "chargeur".

6. M. CASTRO (Mexique) appuie la définition du terme "transporteur" proposée par la CNUDCI. Si certains participants craignent que ce texte ne permette des agissements frauduleux, le moment est venu de donner des précisions sur les amendements et peut-être le Comité de rédaction aurait-il un rôle à jouer à cet égard.

7. M. ISIN (Turquie) est favorable au maintien du texte actuel du paragraphe 1, mais pense qu'il serait utile de définir le terme "chargeur" dans l'article.

8. M. GONDRA (Espagne) approuve dans ses grandes lignes le libellé actuel du paragraphe 1. Cependant, il conviendrait d'apporter quelques précisions pour clarifier entre autres le problème de la représentation, c'est-à-dire des conditions dans lesquelles la déclaration d'un mandataire lie le transporteur. A première vue, la solution proposée oralement par la Norvège à la séance précédente semble satisfaisante, mais, en fait, elle ne prévoit pas les différents rapports qui peuvent exister entre le représentant et le représenté, c'est-à-dire par exemple la possibilité de ratification *a posteriori* ou de présomption légale d'autorisation. Il serait donc peut-être préférable de ne pas évoquer ces questions complexes de représentation dans la Convention. Peut-être pourrait-on employer des termes juridiques moins précis et dire que "transporteur signifie toute personne qui par elle-même ou par l'intermédiaire d'une autre a conclu un contrat de transport".

9. Par ailleurs, le représentant de l'Espagne partage l'idée qu'il faut définir le terme "chargeur", non seulement par souci de symétrie juridique, mais aussi pour individualiser l'autre partie au contrat, laquelle n'est pas toujours le chargeur au sens usuel du terme, puisque le chargeur peut agir pour le compte du destinataire.

10. M. NDAWLA (Ouganda) se prononce pour le maintien tel quel du paragraphe initial et juge superflu d'y introduire l'idée que le transporteur doit donner son autorisation. De même, il semble inutile de prévoir une définition du terme "chargeur".

11. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) souligne que la Commission devra consacrer beaucoup de temps à l'article premier, car les définitions peuvent exercer une grande influence sur le sort d'une convention, et il rappelle que, contrairement aux définitions adoptées dans le contexte des Règles de La Haye qui ont permis de dégager la responsabilité du transporteur dans nombre de cas, une définition doit consister en une simple explication ou description des éléments essentiels de ce qui fait l'objet de la définition. En l'occurrence, il appuie la proposition faite oralement par la Norvège à la séance précédente, dans l'idée que, employée seule, la formule "au nom de laquelle" présente un danger dans la mesure où elle pourrait être interprétée comme signifiant que le transporteur est automatiquement responsable, du moment que son nom figure en tête du connaissement. Mais il ajoute que l'on pourrait tout aussi bien supprimer le membre de phrase "au nom de laquelle et avec l'autorisation de laquelle". Il explique à ce sujet que ce sont les transporteurs américains, soucieux d'avoir à se défendre de connaissements frauduleux, qui ont pris l'initiative de la proposition présentée par la délégation américaine. Quant aux chargeurs, une fois mis au courant des préoccupations des transporteurs, ils ont reconnu que la solution retenue ne leur imposerait pas de nouvelle condition à remplir, puisqu'aux Etats-Unis du moins, ils peuvent intenter une action non seulement contre le transporteur, mais aussi contre le navire, et peuvent aussi se prévaloir de l'article 21 du projet de convention.

12. Passant à la proposition de la Grèce, tendant à définir le terme "chargeur", le représentant des Etats-Unis dit que puisque la Convention vise la responsabilité du transporteur en cas de dommages causés aux marchandises, il serait dangereux de définir le terme "chargeur" et que, s'il semble inélégant de le mentionner au paragraphe 1 sans le définir, il serait préférable de supprimer cette mention.

13. M. MacANGUS (Canada) n'est pas convaincu de la nécessité de définir le terme "chargeur" puisque depuis l'adoption, il y a plus de 50 ans, des Règles de La Haye, l'absence de définition n'a jamais suscité de difficulté dans la pratique. En fait, il semblerait qu'il soit plus difficile au chargeur de déterminer l'identité du transporteur que l'inverse. Si l'on accepte l'argument selon lequel il faut définir le chargeur, parce que chargeur et transporteur n'entrent pas directement en contact, on en revient à la question de la représentation, alors que la plupart des orateurs ont reconnu – dans le cas du transporteur – qu'il fallait éviter d'aborder cette question. De plus, toute énumération des personnes susceptibles de prendre la place du chargeur pourrait susciter des litiges. Une telle définition pourrait aussi avoir des conséquences néfastes dans le cas des marchandises en transbordement. C'est pourquoi la délégation canadienne pense que cette proposition soulève en fait plus de difficultés qu'elle ne résoudrait de problèmes dans la pratique.

14. M. CLETON (Pays-Bas) est en faveur du texte du paragraphe 1 tel qu'il est. Toutefois, la délégation néerlandaise accepterait que l'on ajoute les mots "avec l'autorisation de laquelle" à condition que l'on conserve les mots "au nom de laquelle", mais elle estime que la convention ne doit pas traiter de la législation relative à la représentation.

15. En ce qui concerne la définition du terme "chargeur", il sera très difficile d'en trouver une qui soit satisfaisante. L'Autriche propose une définition qui contient une référence au transporteur (voir A/CONF. 89/7), ce qui renvoie au point de départ. Comme l'a expliqué le Canada, il serait dangereux d'inclure une définition de "chargeur" dans le projet de convention, car cela risquerait notamment d'avoir des conséquences fâcheuses lorsqu'il s'agira d'identifier le chargeur pour établir sa responsabilité aux termes des articles 12 et 13.

16. La Grèce a proposé de résoudre le problème en supprimant la mention du chargeur au paragraphe 1, mais la formule proposée ne fait pas apparaître assez clairement la distinction entre les diverses parties contractantes dans les opérations de transport maritime, et ne précise pas non plus que le contrat envisagé à l'article premier est le dernier de la série lorsqu'il y a plusieurs contrats successifs. En conclusion, la délégation néerlandaise est en faveur du texte tel qu'il est.

17. M. KANG (Corée) appuie la proposition tendant à remplacer les mots "au nom de laquelle" par "avec l'autorisation de laquelle", car il peut arriver que la partie dont le nom apparaît sur le contrat n'ait pas donné son autorisation.

18. M. DIXIT (Inde) pense que l'amendement des Etats-Unis ne résout pas le problème qui se pose au paragraphe 1. L'expression "au nom de laquelle" suppose qu'une autorisation a été donnée. Dans le cas d'un contrat conclu de manière frauduleuse, la responsabilité du chargeur vis-à-vis du transporteur serait déterminée en vertu du droit pénal national. En réalité, en matière de transport maritime, les agents ou représentants sont des personnes généralement connues dans leur domaine d'activité et il suffirait, par conséquent, pour éviter les

fraudes, de prévoir dans le connaissement une disposition stipulant que l'émission du connaissement par un agent est autorisée. Par ailleurs, il serait très difficile dans la pratique à un agent de demander dans chaque cas l'autorisation en question, surtout dans les pays en développement où les communications sont difficiles. Les contrats conclus par des agents sont chose courante dans les transports maritimes et personne ne procède à ce genre de vérification.

19. Il serait sans doute salutaire de définir le terme "chargeur" dans le projet de convention, à condition de mettre au point une bonne définition. En effet, faute de définition, le terme risque d'être diversement interprété. Mais la meilleure solution serait encore de laisser la définition du transporteur telle qu'elle est et de prévoir dans le connaissement une disposition précisant que la personne qui conclut un contrat au nom du transporteur a en principe son autorisation.

20. M. KALBOUSSI (Tunisie) n'est pas très favorable au texte actuel du paragraphe 1, qui doit être examiné dans le contexte général du projet de convention, lequel vise à établir la nouvelle répartition des responsabilités entre les parties qui interviennent dans les opérations de transport. Or ces parties ne sont pas seulement le transporteur et le chargeur : il y a notamment les mandataires, correspondants ou représentants maritimes, qui font l'objet d'une réglementation nationale dans certains pays alors que tel n'est pas le cas dans d'autres. Vu la nécessité de tenir compte de tous les intérêts en présence et vu l'importance de la convention, il est normal de considérer qu'un transporteur n'est engagé par un contrat que si ce dernier a été conclu par une personne autorisée par lui, agissant en son nom et pour son compte.

21. La proposition tunisienne (A/CONF.89/C.1/L.37) tendant à définir le transporteur comme "toute personne avec l'autorisation de laquelle un contrat de transport de marchandises a été conclu avec le chargeur" donne une plus grande précision à la définition et est plus favorable au commerce international; en effet, il peut s'agir d'un mandat général par lequel une personne autorise une autre personne à conclure des contrats de transport. La délégation tunisienne pense que pour éviter toute équivoque concernant l'interprétation du texte, il convient de définir à l'article premier les termes de "transporteur" et de "chargeur" ainsi que ceux de "marchandises" et de "connaissement".

22. M. MEGHJI (République-Unie de Tanzanie) est pour la définition du terme "transporteur" telle qu'elle figure dans le texte actuel. Etant donné que le terme "chargeur" a été utilisé dans la définition, il est important de définir ce terme également. M. Meghji dit que, historiquement, le chargeur a été traité comme un simple accessoire dans les transactions commerciales maritimes. Il fait observer que, puisque le terme "chargeur" figure aux paragraphes les plus importants du projet, on ne saurait trop souligner la nécessité de définir ce terme. La République-Unie de Tanzanie estime que la proposition tendant à ajouter les termes "avec l'autorisation de laquelle" risque de compliquer les choses car il faudra produire un document supplémentaire pour authentifier le contrat, ce qui paraît inutile.

23. M. POPOV (Bulgarie) est en faveur du paragraphe 1 tel qu'il figure dans le texte actuel. A son avis, en incluant une définition du terme "chargeur" dans le projet, on va soulever le problème des agents ou représentants, qui sont multiples et font l'objet de législations diverses selon les pays. Une telle définition n'aboutirait à rien de productif. La délégation bulgare pense qu'il vaut mieux s'en remettre à la pratique sur ce point et préfère, comme celle du Canada, que le projet ne contienne pas de définition du chargeur.

24. M. FAHIM (Egypte) se prononce pour le texte du paragraphe 1 tel qu'il est.

25. M. KERRY (Royaume-Uni) précise de nouveau la position de sa délégation qui, tout bien considéré, préfère s'en tenir au texte actuel du paragraphe 1, sans changement, c'est-à-dire sans ajouter de définition du chargeur et sans supprimer non plus le terme "chargeur". Le chargeur est donc toute personne qui conclut un contrat de transport de marchandises par mer avec le transporteur.

26. M. SELVIG (Norvège) précise que sa délégation n'a pas à proprement parler fait de proposition, mais seulement suggéré une formule de compromis consistant à combiner l'amendement proposé par les Etats-Unis (voir A/CONF.89/8, par. 18) et le libellé actuel du paragraphe 1, afin d'éviter certaines conséquences fâcheuses que pourrait avoir l'amendement en question. La délégation norvégienne préfère pour sa part le libellé actuel du paragraphe 1.

27. Par ailleurs, il serait difficile de mettre au point une définition du terme "chargeur", car il faudrait une définition permettant d'identifier le chargeur aux fins de l'article 14, par exemple, où il est défini comme la personne à laquelle le connaissement est délivré, alors qu'à l'article premier, le chargeur est la personne avec laquelle le contrat de transport est conclu. Dans la pratique, il peut s'agir de deux personnes différentes; il est donc préférable de ne pas donner de définition du chargeur.

28. M. FUCHS (Autriche) dit que sa délégation propose de donner une définition du chargeur à l'article premier (voir A/CONF.89/7), car c'est précisément cette lacune qu'on a reprochée aux Règles de La Haye. D'après les spécialistes du droit maritime de différents pays, le chargeur est défini comme une partie au contrat de transport, mais il peut s'acquitter de ses fonctions par l'entremise de mandataires ou de représentants. S'il n'y a pas de définition du chargeur dans le projet de convention, par conséquent, on risque de prendre le mandataire ou le représentant pour son mandant. Il faut donc définir le chargeur, ce qui ne présenterait aucune difficulté en ce qui concerne les articles 12 et 13; quant à l'article 14 et à l'article 15, alinéa *d* du paragraphe 1, il suffirait d'ajouter les mots "et ses préposés et mandataires".

29. M. MORENO PARTIDAS (Venezuela) pense qu'il serait préférable de dire au paragraphe 1 que le transporteur est toute personne "qui, par un contrat de transport, s'engage à transporter des marchandises par mer", comme le propose la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.2).

30. Les Etats-Unis ont raison de souligner le danger que recèle l'expression "au nom de laquelle" employée

dans le texte actuel. La modification proposée par la Norvège laisse un vide, car, comme l'a fait remarquer l'Espagne, elle ne prévoit pas les cas où l'autorisation est donnée *a posteriori*. La définition du transporteur rend donc nécessaire à l'article premier une définition du chargeur, puisqu'il y a deux parties au contrat, dont les droits et actions et les responsabilités seront définis plus loin dans le projet.

31. En conclusion, si l'article premier est adopté, la délégation vénézuélienne pense qu'il faudrait charger un groupe de rédaction d'en mettre le libellé au point afin de passer sans tarder aux articles suivants.

32. M. ARGYRIADIS (Grèce) fait savoir que la délégation grecque retire sa proposition puisque, semble-t-il, la majorité des délégations estiment qu'il n'y a pas lieu de modifier le texte du paragraphe 1. Par ailleurs, si l'avis général est qu'une définition du chargeur est nécessaire, il conviendrait d'en confier l'élaboration à un groupe de travail spécial.

33. Le PRÉSIDENT fait observer qu'il reste la proposition des Etats-Unis et la propostion de l'Autriche. Pour la première, il ressort des débats que la majorité des délégations préfère conserver le texte du projet. Pour la deuxième, beaucoup de délégations semblent vouloir ajouter au projet une définition du chargeur. Il y a donc lieu de mettre la question aux voix afin de créer éventuellement un groupe de travail spécial.

34. *Par 28 voix contre 27, avec 4 abstentions, la Commission décide qu'en principe il faudrait donner une définition du chargeur à l'article premier du projet de convention.*

35. M. AMOROSO (Italie) précise que, s'il s'est abstenu lors du vote, c'est qu'il estime que pour émettre un vote positif, il lui aurait fallu savoir en quoi consisterait la définition.

36. Le PRÉSIDENT fait observer que le vote ne portait que sur le principe de l'inclusion d'une définition du chargeur. Une fois cette définition élaborée par un groupe de travail spécial, elle sera soumise à la Commission qui conservera la possibilité de la rejeter.

37. M. DIXIT (Inde) signale que, pour la délégation indienne, il ne s'agit là que d'une décision de principe et non pas d'une décision sur le texte de la définition, et que la définition pourra être rejetée. Il faut donc maintenant créer un groupe de travail spécial.

38. M. CASTRO (Mexique) estime qu'il y aura lieu de préciser si le Groupe de travail spécial sera chargé de parfaire la rédaction de l'article premier ou d'élaborer une définition du chargeur.

39. M. GUEIROS (Brésil) dit que, en tant que représentant d'un pays de droit romain, il est contre les définitions qui, en droit civil, sont dangereuses. Toutefois, il est disposé à accepter qu'on définisse le terme de "chargeur" comme on a défini celui de "transporteur", car ces définitions sont nécessaires aux milieux commerciaux et aux arbitres. Par ailleurs, au paragraphe 1, il préférerait que les mots "toute personne par laquelle ou au nom de laquelle" soient remplacés par les mots "toute personne avec l'autorisation de laquelle" ou par les mots "toute personne par laquelle ou avec l'autorisation de laquelle", ou par les mots "toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou avec l'autorisation de laquelle", de façon que la définition du transporteur englobe le mandataire.

40. Le PRÉSIDENT propose que le Groupe de travail spécial chargé d'élaborer une définition du terme "chargeur" soit constitué par les délégations des pays suivants : Autriche, Etats-Unis d'Amérique, France, Inde, Mexique, République-Unie de Tanzanie, Union des Républiques socialistes soviétiques.

41. *La composition proposée du Groupe de travail spécial est acceptée, mais, sur sa demande, la délégation mexicaine est remplacée par la délégation vénézuélienne.*

42. Le PRÉSIDENT pense qu'il y aura lieu de soumettre tous les textes au Groupe de travail spécial, afin qu'il puisse en parfaire le libellé sans en modifier le fond. En l'absence d'objections, il considérera que la Commission approuve le libellé du paragraphe 1 de l'article premier du projet de convention, sous réserve qu'il soit examiné par le Comité de rédaction.

43. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphe 2

44. Le PRÉSIDENT invite les délégations iraquienne et grecque à présenter leurs amendements qui figurent respectivement dans le document A/CONF.89/C.1/L. 73 et dans le document A/CONF.89/C.1/L.2.

45. M. JOMARD (Iraq) fait savoir que c'est par souci de précision que la délégation iraquienne a proposé d'ajouter à la fin du paragraphe 2 le mot "ultérieurement".

46. Le PRÉSIDENT fait observer que le problème n'est peut-être que d'ordre rédactionnel.

47. M. SOTIROPOULOS (Grèce) estime que le libellé actuel du paragraphe 2 n'est pas très clair. En fait, les mots "par le transporteur et toute autre personne à laquelle cette exécution a été confiée" n'ajoutent rien au sens et mieux vaudrait les supprimer.

48. Le PRÉSIDENT se demande s'il ne s'agit pas là encore d'une question de rédaction.

49. M. BYERS (Australie) estime lui aussi que la proposition de l'Iraq est d'ordre rédactionnel. Quant à la proposition de la Grèce, elle restreint la définition du transporteur substitué et par voie de conséquence la portée de l'article 10. C'est donc une modification de fond et il ne peut l'accepter.

50. Mme YUSOF (Malaisie) fait siennes les observations du représentant de l'Australie.

51. M. FUCHS (Autriche) appuie la proposition de l'Iraq, mais estime en revanche, contrairement au représentant de la Grèce, que la dernière partie du paragraphe 2 est nécessaire pour les cas où il y a plusieurs transporteurs.

52. M. CASTRO (Mexique) pense qu'il y a lieu de soumettre le problème au Groupe de travail spécial.

53. M. SEVON (Finlande) estime qu'il ne s'agit pas d'une simple question de rédaction et ne peut accepter la modification proposée par la Grèce.

54. M. SMART (Sierra Leone) appuie la proposition de l'Iraq mais voudrait qu'après le mot "transporteur" on remplace "et" par "ou".

55. M. CLETON (Pays-Bas) appuie la proposition de la Grèce.

56. M. DOUAY (France) trouve lui aussi qu'il y a une ambiguïté dans la dernière partie de la définition du transporteur substitué, car on ne voit pas par qui l'exécution du transport est confiée. Le risque, c'est qu'un transporteur substitué puisse en désigner un autre. Si par transporteur substitué on désigne toute personne à laquelle le transporteur confie, en totalité ou en partie, l'exécution du transport des marchandises, il vaut mieux supprimer la dernière partie de la phrase, c'est-à-dire les mots "et toute autre personne à laquelle cette exécution a été confiée".

57. M. SELVIG (Norvège) estime lui aussi que la proposition de la Grèce soulève une question de fond. Il faudrait donc que le libellé du paragraphe 2 soit approuvé avant de pouvoir être renvoyé au Groupe de travail spécial.

La séance est levée à 13 h. 5

3e séance

Jeudi 9 mars 1978, à 10 h 15.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.3

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF.89/8; A/CONF. 89/C.1/L.2, L.16, L.37, L.54, L.75, L.86) [*suite*]

Article premier (suite)

Paragraphe 2 (fin)

1. Le PRÉSIDENT signale que la délégation iraquienne accepte que son projet de modification soit considéré comme une question d'ordre rédactionnel et soit renvoyé au Comité de rédaction. Restent le projet de modification présenté par écrit par la Grèce (A/CONF. 89/C.1/L.2) et deux projets de modification présentés oralement par la France et par la Sierra Leone.

2. M. DOUAY (France) fait savoir que pour faciliter les débats, la délégation française retire sa proposition. Toutefois, elle souhaite toujours qu'on améliore le libellé du paragraphe 2, de manière à ce qu'il soit précisé dans sa dernière partie que l'exécution du transport des marchandises a été confiée à un transporteur substitué par un précédent transporteur substitué. Comme il ne s'agit pas d'une question de fond, cette précision pourrait être apportée par le Comité de rédaction.

3. M. ARGYRIADIS (Grèce) estime qu'il reste encore quelques difficultés, même après les modifications que l'Iraq et la France ont proposé d'apporter au texte du projet de convention, car la possibilité subsiste d'avoir plusieurs transporteurs substitués. Toutefois, s'il n'y a là aucun problème en ce qui concerne les diverses dispositions du projet de convention, la délégation grecque n'aurait pas d'objections à soulever à l'encontre du texte du projet tel qu'il serait modifié par les propositions de l'Iraq et de la France.

4. M. GORBANOV (Bulgarie) approuve entièrement la proposition de la France et trouve justifiée la proposition de l'Iraq. Le Comité de rédaction pourrait mettre au point un texte tenant compte des modifications proposées.

5. M. CASTRO (Mexique) fait observer qu'il peut y avoir toute une série de transporteurs substitués. Or, dans la rédaction proposée, il n'est pas clair qu'en fin de compte le transporteur qui exécute une partie du transport des marchandises est un transporteur substitué, ni que dans ce cas la responsabilité du transporteur contractuel doit subsister. Le transporteur contractuel est celui qui peut donner des instructions au transporteur substitué. Mais s'il y a plus d'un transporteur substitué, n'importe lequel d'entre eux peut recevoir des instructions d'un autre transporteur substitué, et c'est là que réside le problème.

6. M. SELVIG (Norvège) pense que la définition du transporteur substitué doit se lire à la lumière de l'article 10, où sont prévues les responsabilités du transporteur contractuel et du transporteur substitué. Deux principes sont énoncés à l'article 10. Le premier (article 10, paragraphe 1) est que le transporteur contractuel est responsable de toute faute ou négligence commis par le transporteur substitué, ce qui veut dire que quel que soit le nombre des transporteurs substitués, le transporteur contractuel est responsable des transports de marchandises qu'il exécute. Le deuxième principe (article 10, paragraphe 2) est que chacun des transporteurs substitués est responsable de la partie du transport qu'il exécute. Ces deux dispositions résolvent le problème posé par certaines délégations, puisque le transporteur contractuel est responsable des transporteurs substitués et que chacun des transporteurs substitués est responsable des transports qu'il exécute. Pour permettre l'application des règles du paragraphe 1 de l'artice 10, il faut que la définition énoncée à l'article premier soit assez large. C'est pourquoi la Norvège approuve le texte actuel mais considère que le Comité de rédaction pourrait rendre ce texte plus clair en s'inspirant de la proposition de la France.

7. M. FUCHS (Autriche) estime qu'il s'agit d'un problème de rédaction et fait siennes les observations de la Norvège.

8. Le PRÉSIDENT constate que la Commission entend conserver le texte du paragraphe 2 du projet de convention. Ce texte sera donc renvoyé au Comité de rédaction qui tiendra compte des modifications d'ordre

rédactionnel proposées par l'Iraq, la France et la Sierra Leone.

Paragraphe 3

9. Le PRÉSIDENT signale que la Commission n'est saisie d'aucune proposition concernant le paragraphe 3. En l'absence d'objections, il considérera que la Commission entend renvoyer le texte au Comité de rédaction.

10. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphe 4

11. M. SOTIROPOULOS (Grèce), présentant l'amendement de sa délégation figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.2, fait observer que le transport d'animaux vivants fait courir au transporteur des risques particuliers (comportement des animaux, maladies éventuelles, entretien, etc.) si bien que le transporteur pourrait difficilement contracter une assurance-responsabilité à un prix raisonnable qui ne contribue pas à augmenter le coût du transport. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a bien prévu une cause de sauvegarde au paragraphe 5 de l'article 5, mais cette disposition est trop compliquée et susciterait maints litiges pour savoir si dans tel ou tel cas, les conditions stipulées pour que le transporteur soit exonéré de sa responsabilité existent effectivement. C'est pourquoi la délégation grecque propose d'exclure le transport d'animaux vivants du champ d'application de la Convention. Si cet amendement n'est pas accepté, une autre solution consisterait à prévoir à l'article 5 la possibilité d'une exonération contractuelle de responsabilité en faveur du transporteur d'animaux vivants.

12. Par ailleurs, la délégation grecque appuierait tout amendement, tel que celui proposé par le Japon (A/CONF.89/C.1/L.16), tendant à exclure l'emballage de la définition du terme "marchandises".

13. M. TANIKAWA (Japon), présentant l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.16), souligne que l'emballage ne servant habituellement qu'à la protection des marchandises, un dommage causé à l'emballage ne devrait pas être considéré comme un dommage causé à la marchandise, d'où l'idée d'exclure l'emballage de la définition du terme "marchandises". En revanche, la définition doit effectivement viser le conteneur, la palette ou l'unité de transport similaire, lesquels se prêtent à un usage répété.

14. M. KALBOUSSI (Tunisie) indique que sa délégation présente une proposition (A/CONF.89/C.1/L. 37) identique à celle de la délégation japonaise, et pour les mêmes raisons.

15. M. GORBANOV (Bulgarie) dit que l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.54) qui est semblable à celui de la délégation japonaise, tient compte de la différence qui existe entre la marchandise et l'emballage, lequel, en général, n'a pas de valeur commerciale et peut être détérioré sans entraîner la responsabilité du transporteur.

16. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), se référant à la proposition de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.75), souligne qu'il faudrait préciser que l'usure normale à laquelle est soumis l'emballage au cours du transport ne saurait entraîner la responsabilité du transporteur.

17. M. VOGEL (République démocratique allemande), présentant l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.86), qui touche et la question des animaux vivants et celle de l'emballage, dit qu'à la lumière des explications données en faveur de l'exclusion des animaux vivants de la définition du terme "marchandises", il pourrait se rallier aux propositions faites en ce sens. Mais la délégation de la République démocratique allemande maintient son amendement tendant à supprimer la mention de l'emballage dans la définition proposée au paragraphe 4.

18. Pour M. KERRY (Royaume-Uni), la proposition grecque revêt une importance particulière pour les opérations commerciales qui relèveront du domaine d'application de la convention, puisque celle-ci couvrira les cas où normalement l'on n'établit pas de connaissements. Or, au Royaume-Uni, chargeurs et armateurs sont d'accord pour penser que les nouvelles règles ne devraient pas viser les animaux vivants. En effet, l'entretien et le comportement des animaux entraînent certains risques; l'assurance-responsabilité du transporteur serait coûteuse; comme il arrive souvent qu'une personne soit chargée de garder les animaux, il est inutile d'en faire porter la responsabilité au transporteur; les animaux peuvent se reproduire ou périr pendant le transport et il est impossible de donner des garanties quant au nombre ou à l'état des animaux à l'arrivée; enfin, il est difficile de fournir des preuves concernant les conditions dans lesquelles ils ont péri.

19. M. GORMAN (Irlande) appuie d'autant plus vivement la proposition grecque que les animaux vivants représentent le principal article d'exportation de l'Irlande sur le plan des recettes. Le paragraphe 5 de l'article 5 tient compte du caractère particulier du commerce d'animaux vivants, mais cette disposition est trop compliquée et ne va pas suffisamment au fond des choses, si bien qu'il serait préférable d'exclure purement et simplement les animaux vivants du domaine d'application de la convention. M. Gorman ajoute que, souvent, les animaux vivants sont transportés à bord de navires conçus et utilisés exclusivement à cette fin et qu'il est difficile de combiner le transport d'animaux vivants avec celui d'autres marchandises.

20. Le PRÉSIDENT propose aux membres de la Commission de faire porter, dans un premier temps, leurs observations sur la question de l'inclusion des animaux vivants dans la définition avant de passer à l'examen de la question de l'emballage.

21. M. MASSUD (Pakistan) fait observer qu'en excluant les animaux vivants de la définition du terme "marchandises", on en reviendrait aux Règles de La Haye. De plus, le paragraphe 5 de l'article 5 répond aux préoccupations exprimées par les délégations partisanes de cette solution au sujet des risques particuliers inhérents au transport d'animaux vivants.

22. M. SANYAOLU (Nigéria) pense que les animaux vivants devraient être couverts par la définition du terme "marchandises", de façon que la convention représente un progrès par rapport aux Règles de la Haye.

23. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) appuie le texte actuel de la définition du terme "marchandises",

puisque le paragraphe 5 de l'article 5 répond aux soucis des délégations qui se sont prononcées pour la proposition grecque.

24. M. DOUAY (France) partage l'opinion qu'il faut maintenir la référence aux animaux vivants dans la définition du terme "marchandises", étant donné les dispositions du paragraphe 5 de l'article 5. Cette solution est préférable, quitte à modifier le régime établi au paragraphe 5 de l'article 5, pour tenir encore mieux compte de la spécificité de ce type de transport.

25. M. BYERS (Australie) appuie la définition donnée au paragraphe 4 de l'article I, puisque le paragraphe 5 de l'article 5 établit un régime spécial pour les animaux vivants. La proposition grecque implique que le transporteur devrait être libre de transporter des animaux vivants, mais selon des conditions qu'il dicterait lui-même, c'est-à-dire qu'elle établit un régime de non-responsabilité. Or la convention devrait chercher à tenir compte de la réalité et ne pas revenir au régime antérieur.

26. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) est partisan de laisser tel quel, quant au fond, le texte initial du paragraphe 4. Si la disposition spéciale sur les animaux vivants est exclue, il se peut que l'on soit obligé, par la suite, d'élaborer un instrument spécial visant leur transport.

27. Mme OLOWO (Ouganda) appuie le texte actuel du paragraphe 4.

28. M. SMART (Sierra Leone) se prononce pour le maintien du texte élaboré par la CNUDCI. Il fait observer que le transport d'animaux vivants s'est considérablement développé depuis l'adoption des Règles de La Haye qui permettaient aux transporteurs d'échapper à toute responsabilité. Les dispositions du paragraphe 5 de l'article 5 devraient dissiper les craintes des délégations partisanes d'exclure le transfert d'animaux vivants du champ d'application de la convention.

29. Selon M. MUCHUI (Kenya), comme le transport d'animaux vivants s'est beaucoup développé depuis 1924, le moment est venu de le réglementer. La seule différence entre ce type de transport et les autres tient aux risques particuliers qu'il comporte, mais le paragraphe 5 de l'article 5 vise cet aspect du problème. Si la délégation grecque ne peut avancer d'autres arguments que ceux concernant les risques à l'appui de sa proposition, la délégation kényenne restera d'avis que les animaux vivants doivent être inclus dans la définition.

30. M. EYZAGUIRRE (Chili) dit que sa délégation est elle aussi partisane d'inclure les animaux vivants dans la définition, car le transporteur jouit de garanties suffisantes aux termes du paragraphe 5 de l'article 5. De plus, la convention doit établir un régime aussi moderne que possible qui doit être aligné sur celui défini par les conventions de transport par route, voie fluviale et chemin de fer.

31. M. RAY (Argentine) partage le point de vue des orateurs qui l'ont précédé, puisque les problèmes particuliers soulevés par le transport d'animaux vivants sont réglés au paragraphe 5 de l'article 5, dont on pourrait d'ailleurs améliorer les dispositions, si besoin est.

32. M. TANIKAWA (Japon) est aussi d'avis que le terme "marchandises" devrait comprendre également les animaux vivants, à condition que les dispositions du paragraphe 5 de l'aricle 5 ne soient ni modifiées, ni supprimées.

33. M. KHOO (Singapour) dit que la délégation australienne a raison de faire observer que si les animaux vivants ne sont pas inclus dans la définition des marchandises, le régime de la non-responsabilité du transporteur va se perpétuer : actuellement, en effet, le transport des animaux vivants est régi par les conditions imposées exclusivement par le transporteur. La seconde raison qui justifie l'extension de la protection de la convention au transport des animaux vivants est que ceux-ci sont transportés dans des navires spécialement aménagés et que, dans la pratique, la clause du paragraphe 4 de l'article premier ne ferait qu'encourager les transporteurs à prendre toutes les précautions qu'ils sont à même de prendre. Singapour est donc pour l'inclusion des animaux vivants dans la définition des marchandises.

34. M. GORMAN (Irlande) précise que la position de la délégation irlandaise sur la question des animaux vivants est dictée non pas par des considérations d'ordre juridique, mais par des considérations d'ordre économique. La modification du régime actuel entraînerait des frais supplémentaires pour les exportateurs irlandais d'animaux vivants. Il n'y a pas d'armateurs irlandais qui se livrent au transport maritime d'animaux vivants, le point de vue que défend la délégation irlandaise est donc celui des chargeurs.

35. M. FAHIM (Egypte) dit que sa délégation approuve le texte du paragraphe 4 de l'article premier tel qu'il est.

36. M. DIXIT (Inde) dit que sa délégation, qui a fait partie du Groupe de travail qui a mis au point le projet, approuve le texte du paragraphe 4 sous sa forme actuelle et voudrait présenter quelques arguments en sa faveur. D'une manière générale, le commerce des animaux vivants se fait entre pays en développement et pays développés, surtout en provenance des premiers. Les exportateurs veulent donc se protéger, tout en reconnaissant que cela peut entraîner une hausse des frais de transport. Mais pour un cheval d'une valeur de 1 000 dollars, par exemple, le chargeur devrait pouvoir accepter de payer un supplément de deux dollars si, en échange, il a l'assurance que l'on prendra soin de l'animal pendant le transport.

37. M. KELLER (Libéria) préconise le maintien de la définition des marchandises telle qu'elle figure au paragraphe 4 de l'article premier, compte tenu des dispositions figurant au paragraphe 5 de l'article 5.

38. M. BENTEIN (Belgique) n'est pas opposé à ce que le transport des animaux vivants soit inclus dans le champ d'application de la convention, mais sous réserve que le paragraphe 5 de l'article 5, qui définit les modalités permettant de déterminer la responsabilité du transporteur, soit maintenu.

39. Le PRÉSIDENT, récapitulant les débats, constate que trois délégations seulement sont opposées à l'inclusion des animaux vivants dans la définition des marchandises.

40. En ce qui concerne les emballages, le Japon (A/CONF.89/C.1/L.16), la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.37), la Bulgarie (A/CONF.89/C.1/L.54) et la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.86) propo-

sent de ne pas les inclure dans la définition des marchandises. L'URSS (A/CONF.89/C.1/L.75) fait une proposition d'ordre rédactionnel, visant à préciser la définition des marchandises de manière à ne pas permettre d'adresser une réclamation au transporteur en cas de détérioration de l'emballage qui est soumis à une usure normale au cours du transport, et à modifier en conséquence le libellé de l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 15.

41. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que la proposition de sa délégation peut être envoyée directement au Comité de rédaction.

42. M. FUCHS (Autriche) dit que l'emballage a une valeur en soi et que plus la valeur commerciale de la marchandise est élevée, plus elle dépend de l'apparence et de l'emballage. En outre, bien des pays qui n'ont pas d'installations d'entreposage suffisantes ont de plus en plus recours à des emballages perfectionnés qui leur permettent d'entreposer des marchandises en plein air. L'Autriche est donc pour le maintien de la définition telle qu'elle est, englobant l'emballage.

43. M. AMOROSO (Italie) ne voit pas pourquoi l'emballage figure dans la définition des marchandises. A son avis, il faut faire la distinction entre deux types d'emballage : d'une part, l'emballage qui protège les marchandises pendant le transport et d'autre part l'emballage commercial. Si l'emballage de protection a été abîmé pendant le transport mais a rempli sa fonction, le transporteur ne doit pas être tenu pour responsable de l'usure normale. En revanche, l'emballage commercial est celui qui fait partie intégrante de la marchandise et doit être livré au consommateur avec elle. Il n'y a pas à le mentionner dans la définition de la marchandise puisqu'il en fait partie. La définition actuelle prête à confusion et il serait préférable de supprimer toute mention de l'emballage.

44. Dans les cas où l'emballage a une valeur commerciale, comme l'a signalé l'Autriche, le chargeur peut insérer dans le connaissement une clause précisant que l'emballage peut faire l'objet d'une indemnisation en cas de dommage. Mais le mentionner dans la définition ne ferait qu'encourager les litiges.

45. Enfin, la délégation italienne voudrait faire une suggestion précise au Comité de rédaction à propos de la définition des marchandises. A son avis, il faudrait dire que "le terme marchandises comprend tout bien transporté, y compris les animaux vivants".

46. M. CLETON (Pays-Bas) ne voit pas pourquoi on exclurait l'emballage de la définition des marchandises. L'Italie a fait à juste titre une distinction entre les deux types d'emballage qui existent, l'emballage servant au transport et l'emballage du produit proprement dit. Mais cette distinction est difficile à faire dans la pratique. Deux cas peuvent se présenter : premièrement, les marchandises sont déchargées endommagées, et l'emballage le sera aussi. Dans ce cas, il faudra réemballer les marchandises et payer la main-d'œuvre qui fera ce travail. Le transporteur devra donc rembourser les frais de remplacement de l'emballage et les frais de main-d'œuvre. Deuxièmement, si l'emballage est endommagé à la fin du voyage et qu'il ne devait servir qu'une fois, le destinataire ne pourra guère exiger d'indemnisation. La délégation néerlandaise pense que le fait de mentionner l'emballage dans la définition permettra d'éviter les litiges.

47. M. SELVIG (Norvège) dit que sa délégation approuve la modification d'ordre rédactionnel proposée par l'URSS (A/CONF.89/C.1/L.75) : le transporteur ne peut être tenu pour responsable de l'usure normale de l'emballage qu'il ne peut empêcher. Cela soulève le principe général de la responsabilité du transporteur, qui s'applique non seulement à l'emballage, mais aux marchandises elles-mêmes, y compris aux marchandises non emballées. Le principe est que le transporteur n'est pas responsable des événements qu'il n'était pas en son pouvoir d'empêcher, ainsi qu'il est spécifié au paragraphe 1 de l'article 5. Il faudrait donc examiner la question des dommages en général en liaison avec les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 et voir si ces dispositions sont assez claires. Il faudrait examiner le problème de l'usure normale dans tous les cas, et non pas seulement dans le cas des emballages.

48. La délégation norvégienne partage également l'avis de la délégation néerlandaise concernant le recours possible au cas où l'emballage est détérioré en transit et doit être remplacé; les frais encourus peuvent être remboursés, en vertu du régime des Règles de La Haye. On ne peut, par conséquent, exclure cette possibilité dans la présente convention. Le montant du remboursement dépend de la valeur monétaire de l'emballage et de la perte subie.

49. Enfin, la délégation norvégienne fait observer que si l'emballage est exclu de la définition des marchandises donnée dans la présente convention, cela ne signifie pas qu'il n'y aura aucune possibilité de tenir le transporteur pour responsable en cas de détérioration, mais seulement que le recours du chargeur sera régi par la loi nationale au lieu de l'être par la convention. Par conséquent, en soustrayant l'emballage à l'application de la convention, on aboutirait au résultat suivant : la responsabilité du transporteur pour les dommages causés aux marchandises serait régie par la Convention tandis que sa responsabilité pour la détérioration des emballages serait régie par la loi nationale.

La séance est levée à 11 h 45.

4e séance

Jeudi 9 mars 1978, à 15 h 5.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.4

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF.89/6; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF.89/8; A/CONF.89/C.1/L.2, L.16, L.30, L.31, L.34, L.37, L.51, L.54, L.55, L.75, L.86) [*suite*]

Article premier (suite)

Paragraphe 4 (fin)

1. M. GONDRA (Espagne) dit que sa délégation est favorable à l'idée d'inclure le mot "emballage" dans le texte de la convention. Il ne partage pas les inquiétudes des autres délégations en ce qui concerne la responsabilité du transporteur, car le principe général de responsabilité qui est énoncé au paragraphe 1 de l'article 5 couvre suffisamment les différents cas qui peuvent se présenter.

2. Selon une première hypothèse, si l'emballage est "durable" et a été fourni par le chargeur, il est évident que le transporteur sera responsable des dommages qui lui auront été causés. Par contre, s'il s'agit d'un emballage "à jeter" qui n'a pas de valeur intrinsèque, le transporteur ne sera pas responsable des dommages causés à cet emballage puisque le chargeur n'aura pas subi de préjudice. Dans cette dernière hypothèse, même si l'emballage est "à jeter", il se peut qu'il soit indispensable pour la manutention des marchandises. On peut citer comme exemple le sucre qui, même s'il n'est pas endommagé, doit être réemballé si l'emballage a été abîmé. Dans ce cas, les frais de l'opération devraient être à la charge du transporteur.

3. De l'avis de la délégation espagnole, en excluant de la convention le concept d'emballage, on risque de créer des difficultés artificielles, en ce sens qu'il y aurait deux règles différentes : l'une pour les "marchandises", qui relèveraient de la convention, et l'autre pour "l'emballage", qui serait régi par les lois nationales.

4. M. SANYAOLU (Nigéria) dit que pour les raisons indiquées par d'autres délégations, la délégation nigériane se prononce pour le maintien de l'expression "emballage" dans le texte actuel de la définition des marchandises. Son inclusion n'imposerait pas au transporteur une responsabilité stricte, celui-ci pouvant toujours invoquer l'usure normale. La délégation nigériane estime que le paragraphe 1 de l'article 5 offre également au transporteur un moyen de défense lorsqu'une action en justice est intentée contre lui pour les dommages causés à l'emballage.

5. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), parlant d'abord de la responsabilité éventuelle du transporteur en cas d'usure normale de l'emballage, au point de vue technique et dans le contexte de la convention, dit qu'à son avis le problème est de savoir si l'usure normale d'un emballage constitue un dommage aux marchandises au sens du paragraphe 1 de l'article 5. Sa délégation estime qu'il ne s'agit pas là d'un dommage engageant la responsabilité du transporteur aux fins de cet article. Nombre de marchandises, les liquides par exemple, risquent de subir une détérioration normale, ce qu'on appelle le "vice propre" dans certains régimes juridiques. En tout état de cause, c'est au paragraphe 1 de l'article 5 que devrait trouver place une disposition sur ce point.

6. En second lieu, au sujet de la proposition tendant à exclure de la convention la responsabilité en cas de dommages causés à l'emballage, le représentant des Etats-Unis d'Amérique fait observer que les dispositions applicables des Règles de La Haye ont donné lieu à une certaine confusion en ne mentionnant que les marchandises. De l'avis de sa délégation, ce serait une grave erreur d'exclure la responsabilité en cas de dommages aux emballages réutilisables lorsque ces dommages sont imputables à d'autres causes qu'à l'usure normale. Les emballages sont de plus en plus coûteux et les dommages qu'ils subissent peuvent représenter pour le chargeur un préjudice aussi important que les dommages causés à d'autres marchandises. C'est pourquoi, de l'avis de la délégation des Etats-Unis, la mention de l'emballage qui figure au paragraphe 4 doit être maintenue.

7. M. MAITLAND (Libéria) dit que la question est très complexe. La confusion est due à la façon dont cette disposition est rédigée, puisqu'elle permet l'indemnisation des dommages causés à l'emballage, si celui-ci est fourni par le chargeur. Dans le passé, lors de débats auxquels le Libéria n'était pas représenté, on s'est demandé si les dommages causés à l'emballage pouvaient faire, à ce titre, l'objet d'une demande de réparation. Une autre cause des hésitations de la délégation libérienne sur ce point, c'est le lien qui semble exister entre la mention de l'emballage que l'on trouve à l'article premier et les limites de la responsabilité. De toute évidence, ce lien a également préoccupé le secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement puisque cette question est évoquée dans le document TD/B/C.4/ISL/19/Supp.2, où il est indiqué que le fait de ne tenir compte de l'emballage que s'il est fourni par le chargeur a des répercussions sur l'article 6 et sur d'autres articles. La délégation libérienne ne voit pas bien pourquoi cette expression a été introduite dans le texte. Elle voudrait

aussi savoir si cette définition englobe les articles qui sont transportés en tant que bagages, mais ne relevant pas de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

8. M. PTAK (Pologne) dit que, de l'avis de sa délégation, il n'y a pas lieu d'inclure l'emballage, à plus forte raison tous les types d'emballages, dans la définition du mot "marchandises". L'identification des marchandises à leur emballage est contraire à la pratique actuelle et au but de l'emballage, qui est de protéger les marchandises. Au cours des opérations de manutention et du transport proprement dit, il est fatal que l'emballage soit quelque peu endommagé, même si les marchandises sont solidement arrimées dans la cale du navire, en raison des vibrations ou de l'usure normale due au frottement pendant l'arrimage.

9. Comme c'est le chargeur qui choisit l'emballage et que le transporteur n'exerce aucune influence sur ce choix, c'est le chargeur qui devrait supporter le risque principal des dommages causés à l'emballage pendant le transport par mer. A ce sujet, la délégation polonaise estime, comme la délégation italienne, qu'il faut distinguer entre l'emballage aux fins du transport et l'emballage commercial. L'identification des marchandises à leur emballage créerait des difficultés et serait une source de différends, puisque les réserves énoncées dans les connaissements portent sur les marchandises elles-mêmes. En vertu des articles 15 et 16, les connaissements ne seraient plus négociables et il faudrait de nouvelles décisions des tribunaux et de nouvelles pratiques commerciales. Il faut éviter une telle situation, et la convention devrait s'efforcer de limiter les causes de litiges plutôt que d'en créer de nouvelles.

10. M. SMART (Sierra Leone), à propos de l'idée d'établir une distinction tranchée entre l'emballage destiné à protéger les marchandises et l'emballage qui est partie intégrante de celles-ci, fait observer que le montant du fret est calculé par le transporteur sur la base du poids des marchandises, y compris l'emballage, et de l'espace occupé dans le navire; le texte actuel devrait donc être maintenu sans changement. On a déclaré redouter que l'usure normale de l'emballage soit interprétée comme un dommage, mais la délégation de la Sierra Leone tient à souligner que ces deux notions sont entièrement distinctes dans de nombreux systèmes juridiques nationaux et que, par conséquent, l'usure ne saurait être considérée comme un dommage en droit international.

11. M. MUCHUI (Kenya) se déclare surpris que certaines délégations aient des difficultés à accepter le texte actuel. Lorsqu'un transporteur accepte de transporter des marchandises, il s'engage à en prendre le soin nécessaire et à accepter d'être responsable de toute perte ou dommage qu'elles pourraient subir lorsqu'elles sont sous sa garde; on ne voit pas pourquoi le transporteur ne serait pas également tenu de prendre dûment soin de l'emballage des marchandises et de supporter le coût de la perte ou du dommage résultant d'une négligence de sa part ou de la part de son préposé. M. Muchui est convaincu que le représentant de la Sierra Leone a dissipé toutes les craintes qui pourraient exister au sujet d'une confusion possible entre les notions d'usure normale et de dommage.

12. En ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 5, la dernière partie de ce paragraphe indique clairement que le transporteur est responsable de l'événement qui a causé la perte ou le dommage aux marchandises, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Le transporteur ne devrait avoir aucune peine à démontrer qu'il a pris ces mesures. Le représentant de la Pologne a fait observer à juste titre que les transporteurs les plus soigneux ne peuvent éviter que l'emballage ne subisse quelques dommages au cours du chargement et du déchargement. La délégation kényenne appuie vivement l'inclusion de l'emballage dans la définition des marchandises.

13. M. COELLO (Honduras) dit que sa délégation partage l'opinion de la délégation autrichienne à laquelle d'autres orateurs ont fait écho. La question des dommages causés aux emballages offre la possibilité de recours pour présomption de dommages dans les ports, les entrepôts en douane ou aux points de rupture de charge en cas de passage d'un mode de transport à un autre avec toutes les conséquences que cela risque d'entraîner. La délégation hondurienne, comme la délégation kényenne et d'autres délégations, estime que le texte doit être maintenu dans sa forme actuelle.

14. M. KALBOUSSI (Tunisie) précise qu'en proposant de supprimer la mention de l'emballage dans la définition du terme "marchandises" (A/CONF.89/C.1/L.37), la délégation tunisienne n'avait pas l'intention d'exclure la responsabilité du transporteur en ce qui concerne l'emballage. Bien entendu, le transporteur doit être tenu pour responsable des dommages causés à l'emballage réutilisable, au même titre qu'il est responsable des marchandises proprement dites. En conséquence, la délégation tunisienne retire sa proposition et appuie le maintien du texte actuel.

15. M. CARRAUD (France) dit que sa délégation se prononce fermement pour le maintien de la définition actuelle, étant donné que l'emballage est souvent coûteux et peut être réutilisé. Il n'est pas nécessaire d'établir, comme le suggère le représentant de l'Italie, une distinction trop subtile entre l'emballage commercial et l'emballage aux fins de transport; aujourd'hui l'emballage commercial est souvent utilisé pour le transport et s'il est endommagé, les marchandises perdent également de leur valeur marchande. La proposition de la délégation de la République démocratique allemande d'établir une distinction entre l'emballage appartenant au chargeur et l'emballage appartenant au transporteur créerait de nouvelles complications, puisqu'il est évident que si l'emballage appartenant au transporteur est endommagé, le transporteur n'intentera pas une action contre lui-même. M. Carraud partage la manière de voir de la délégation de l'URSS quant à la nécessité d'une distinction entre l'usure normale et le dommage subi au cours du transport.

16. De l'avis de la délégation française, les marchandises et l'emballage constituent un tout indivisible et cela d'autant plus que, sous l'empire de la nouvelle convention, les limites de la responsabilité vont être calculées sur la base du "colis" ou de "l'unité".

17. M. AL-ALAWI (Oman) estime que l'idée d'établir une distinction entre l'emballage destiné à protéger

les marchandises et l'emballage qui en fait intégralement partie mérite d'être examinée mais il craint qu'elle ne donne lieu à bien des difficultés pratiques. Il ne faut pas chercher à régler le problème en supprimant le terme "emballage". L'emballage est de plus en plus important dans le commerce international, étant donné que le réemballage des marchandises crée des frais supplémentaires. La délégation d'Oman se prononce donc pour le maintien du texte dans sa forme actuelle; la question de la réparation devrait être réglée conformément au paragraphe 1 de l'article 5, d'après lequel le transporteur peut se dégager de sa responsabilité, dès lors qu'il prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris des mesures raisonnables pour éviter l'événement qui a causé la perte ou le dommage.

18. M. BYERS (Australie) dit que la délégation australienne, comme celles de la Norvège et de l'Union soviétique, est favorable au maintien du paragraphe 4 dans son texte actuel.

19. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) souligne que la valeur de l'emballage est habituellement différente de la valeur des marchandises elles-mêmes et qu'il ne faut pas la traiter de la même façon. En outre, il est prévu à l'article 6 que l'indemnité est calculée sur la base du poids brut ou par unité de chargement, la limite la plus élevée étant applicable.

20. M. EYZAGUIRRE (Chili), comme les délégations de la France et de la Norvège, pense qu'il faut maintenir le texte actuel.

21. Le PRÉSIDENT suggère, puisqu'un accord général semble se dégager sur le maintien du texte actuel de l'article premier, paragraphe 4, de renvoyer cet article au Comité de rédaction qui pourra tenir compte des idées formulées par la délégation de l'URSS dans le document A/CONF.89/C.1/L.75.

22. M. CASTRO (Mexique) souligne que le paragraphe 4 ayant été accepté par la majorité de la Commission, le Comité de rédaction ne peut que le revoir pour y apporter d'éventuels changements de forme. Il semble cependant, d'après ce que le Président vient de dire, que cette disposition va être remaniée pour tenir compte de la proposition de l'URSS qui va au-delà du concept des définitions et qui se rapporte plutôt à l'article 5. M. Castro suggère que cette proposition soit examinée lorsque la Commission discutera de l'article 5.

23. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que, à la suite des explications fournies par un certain nombre de délégations qui partagent les vues de sa propre délégation, il n'insiste pas sur les modifications de forme concernant le paragraphe 4. La proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.75 pourrait donc être examinée en relation avec l'article 5, paragraphe 1.

24. M. POPOV (Bulgarie) souhaite appeler l'attention sur le genre de difficultés qui pourraient se poser à l'avenir si les emballages étaient inclus dans la définition des marchandises. Les déclarations sur cette question mettent une fois de plus en évidence l'existence de doctrines représentant des intérêts de nature différente.

25. La Convention traitera des connaissements relatifs au transport de marchandises par mer. Normalement, les marchandises transportées sont des marchandises diverses qui doivent être conformes à certaines normes techniques établies. En outre, lorsque les tribunaux ont à se prononcer sur des demandes concernant l'avarie ou la perte de marchandises, ils se fondent sur l'existence de normes précises à partir desquelles la perte ou le dommage peuvent être examinés. Dans le cas des marchandises diverses, les normes applicables aux différents types de marchandises sont bien connues. On ne peut en dire autant de l'emballage, car des emballages différents peuvent être utilisés pour un même article. Il n'y a ni règle établie ni jurisprudence à ce sujet.

26. M. DIXIT (Inde) déclare que, aux termes du règlement intérieur, la Commission ne peut renvoyer au Comité de rédaction des questions sur lesquelles il y a divergence d'opinions. Il demande donc au président une décision sans équivoque sur le paragrahe 4. Pour la délégation de l'Inde, la question de l'usure normale n'entre pas dans la définition des marchandises et, s'il devait en être fait mention, ce devrait être plutôt à l'article 5.

27. Le PRÉSIDENT réaffirme que le texte actuel de l'article premier, paragraphe 4, est maintenu et qu'il sera renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphe 5

28. M. BYERS (Australie) explique que l'amendement proposé par la délégation australienne en ce qui concerne le paragraphe 5 (A/CONF.89/C.1/L.31) vise une situation dans laquelle le transport de marchandises par mer a lieu au titre d'un contrat de transport multimodal. Lorsque la convention entrera en vigueur, les Règles de La Haye cesseront de s'appliquer à la partie maritime des transports effectués en vertu de tels contrats. Le meilleur moyen de combler le vide ainsi créé serait de décider que les dispositions de la convention s'appliquent à la partie maritime, et seulement à la partie maritime, d'une opération de transport multimodal. Sinon, il n'y aurait pas règle de droit international applicable aux situations de ce genre tant qu'une convention de transport multimodal n'aura pas été conclue, et divers milieux pourraient exclure à leur guise toute forme de responsabilité. M. Byers se réjouit de constater que les propositions des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.51) et du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.34) vont dans le sens de ses propres préoccupations.

29. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) pense que le problème posé par le paragraphe 5 est un problème de forme et non de fond. Il rappelle que l'article 4 du projet de convention, qui a trait à la durée de la responsabilité, a été élaboré bien avant que les définitions de l'article premier aient été formulées; les auteurs de ces dispositions n'avaient certainement pas l'intention de rendre caduc l'important travail réalisé au sujet de l'article 4. Néanmoins, il est exact, comme deux spécialistes internationaux du droit maritime l'ont souligné, que sur la base de la définition de l'article premier, paragraphe 5, les transporteurs pourraient facilement soustraire à l'application de la convention les cas où les marchandises ont été prises en charge en un lieu quelconque hors de la zone portuaire immédiate ou encore les cas où le connaissement a été émis dans une localité de l'intérieur.

30. Le principe énoncé à l'article 4 est valable et la définition du contrat de transport devrait être modifiée. M. Sweeney propose que, dans une première étape, sa

délégation recherche avec les représentants de l'Australie et du Royaume-Uni une formule qui pourrait ensuite être soumise au Comité de rédaction.

31. M. KERRY (Royaume-Uni) explique que l'amendement de la délégation du Royaume-Uni au paragraphe 5 (A/CONF.89/C.1/L.34) ne vise pas seulement à surmonter les difficultés évoquées par les représentants des Etats-Unis et de l'Australie; il faut aussi prévoir des règles pour les situations où le transporteur se borne à prendre des dispositions pour le transport des marchandises par mer mais ne s'engage pas à transporter lui-même les marchandises. Cependant, ce n'est pas réellement une question de fond. M. Kerry appuie l'idée de consultations officieuses pour examiner les problèmes posés par le paragraphe 5, comme l'ont suggéré les Etats-Unis.

32. M. FUCHS (Autriche) et M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) appuient également cette suggestion.

33. M. KALBOUSSI (Tunisie) précise que la modification proposée par la délégation tunisienne (A/CONF.89/C.1/L.37) vise les situations où le transport par mer n'est qu'une partie d'une opération faisant intervenir d'autres modes de transport. Cette question pourrait être laissée au Comité de rédaction.

34. M. SEVON (Finlande) dit que, si une disposition comme celle qui est proposée par les délégations de l'Australie et des Etats-Unis était introduite dans la convention, les rédacteurs de toute convention future sur le transport multimodal auraient les mains liées et il en résulterait, en définitive, un conflit entre plusieurs instruments juridiques. En outre, les propositions en question affecteraient toute la convention, car non seulement les dispositions relatives à la responsabilité, mais aussi celles qui concernent la prescription, la compétence, etc., seraient applicables à une partie d'un contrat de transport multimodal. Le représentant de la Finlande se demande comment un tel arrangement fonctionnerait dans la pratique. La proposition du Royaume-Uni lui paraît difficile à accepter. La formule "s'engage ... à ce que les marchandises soient transportées" pourrait être interprétée, selon le droit continental, comme une référence à bon nombre de fonctions qui relèvent des transitaires. De ces diverses considérations, le représentant de la Finlande tire la conclusion que le texte actuel doit être maintenu.

35. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) pense, comme le représentant de la Finlande, que les propositions relatives au paragraphe 5 de l'article premier créeraient plus de problèmes qu'elles n'en résoudraient. Selon son interprétation, la proposition du Royaume-Uni signifie que les règles du projet de convention doivent s'appliquer à tous les contrats de transport multimodal, alors que, à son avis, l'objet de la convention est de réglementer uniquement les transports maritimes. M. Ganten préconise donc le maintien du texte actuel.

36. M. SELVIG (Norvège) fait siennes les observations du représentant de la Finlande concernant la proposition du Royaume-Uni. Cet amendement et les autres amendements proposés posent un certain nombre de problèmes, dont le plus facile à résoudre est celui qui a trait à l'article 4 concernant la durée de la responsabilité; toutes les questions soulevées par ces propositions sont très techniques et appellent un examen plus approfondi. Le représentant de la Norvège propose de créer un groupe restreint qui essaierait de trouver une solution en tenant compte du fait qu'il y aura une période intérimaire à couvrir tant qu'on ne sera pas parvenu à élaborer une convention sur le transport multimodal.

37. M. TANIKAWA (Japon) dit que l'article à l'examen ne doit pas traiter de l'application du projet de convention à la partie maritime d'une opération de transport multimodal. De manière générale, l'application de la convention au transport multimodal pourrait entraîner des complications lors de l'élaboration d'une convention consacrée à ce type de transport, et la Conférence ne doit pas préjuger des solutions qui seront apportées à ce problème. M. Tanikawa fait observer que la question des transports multimodaux doit être examinée en relation avec les dispositions du projet qui concernent les mesures d'application, les réserves et les autres clauses finales (A/CONF.89/6). Il est donc favorable au maintien du texte actuel du paragraphe 5. Cependant, il pourrait se rallier à la suggestion de la Norvège de créer un petit groupe spécialisé.

38. M. MALELA (Zaïre) est partisan de laisser tel quel le texte du paragraphe 5 de l'article premier, car toute modification du libellé ne ferait que créer de nouvelles difficultés.

39. M. MASSUD (Pakistan) ne s'oppose pas à l'ajournement du débat sur le paragraphe 5, dans l'attente de l'amendement commun que doivent présenter les représentants de l'Australie, des Etats-Unis et du Royaume-Uni; cependant, il tient à faire observer que les problèmes évoqués par ces représentants ne concernent pas la définition de l'expression "contrat de transport", mais le champ d'application de la convention. Alors que le champ d'application des Règles de La Haye était limité aux contrats couverts par des connaissements, on propose que la présente convention s'applique à tous les contrats de transport de marchandises par mer. M. Massud estime pourtant que certaines des propositions présentées touchent à des questions qui vont bien au-delà de ce type de transport. Il faudrait, à son avis, examiner toute la question de l'application de la convention et créer un groupe de travail pour étudier à fond cet aspect du problème.

40. M. GONDRA (Espagne) est favorable à la création d'un groupe restreint, qui devrait s'occuper de trois questions : le champ d'application de la convention et le point de savoir si elle s'applique à la partie maritime des opérations de transport multimodal; la question du transport accessoire par voie d'eau intérieure; le point de savoir si le terme "port" doit être considéré comme englobant la zone adjacente.

41. M. DOUAY (France) fait observer que la définition du contrat de transport figurant au paragraphe 5 peut signifier que, en l'absence d'une réglementation internationale des transports multimodaux, des problèmes surgiront, auxquels la convention en cours d'élaboration ne pourra pas s'appliquer étant donné que le transport maritime en question n'aura pas été effectué d'un port à un autre port. Il faut éviter d'avoir une convention qui serait inapplicable à certains types de transport de marchandises par mer; il faut donc ac-

cueillir avec satisfaction la proposition d'élaborer un texte unique à partir des documents de travail présentés par l'Australie, le Royaume-Uni et les Etats-Unis d'Amérique, à condition qu'on y parvienne rapidement.

42. M. CASTRO (Mexique) dit que, pour sa délégation, les contrats de transport sont bien définis au paragraphe 5, sous sa forme actuelle. Il sera certainement possible de discuter plus tard, quand on examinera l'article 25 et le projet de clauses finales, la question d'éventuelles lacunes en ce qui concerne l'application de la convention à certains cas de transports multimodaux.

43. M. KACIĆ (Yougoslavie) dit que sa délégation appuie l'idée de créer un groupe de travail chargé de mettre au point un texte unifié pour le paragraphe 5. Pour accélérer et faciliter ce travail de rédaction, le groupe devrait être composé de représentants de chacune des langues de la Conférence.

44. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) estime qu'il importe de veiller à ce que la convention s'applique à n'importe quel trajet maritime d'une opération de transport multimodal. Le Groupe de travail envisagé, aux travaux duquel la délégation de l'Union soviétique serait heureuse de participer, pourrait examiner plus tard le problème des liens entre la convention et d'autres instruments.

45. M. NILSSON (Suède) considère qu'on ne peut pas résoudre le problème dans le projet de clauses finales, qui ne pourront en aucun cas régler la question du champ d'application tant qu'une convention sur le transport multimodal ne sera pas entrée en vigueur. Soucieuse d'accélérer les travaux de la Commission, la délégation suédoise appuie l'idée que les trois délégations désireuses de modifier le paragraphe 5 se réunissent officieusement afin de parvenir à un texte unique; si la Commission n'était pas satisfaite de ce texte, un groupe de travail pourrait alors être constitué pour en examiner le libellé.

46. Il faudrait éviter, dans la définition du contrat de transport, toute possibilité de conflit, non seulement avec les dispositions relatives au transport multimodal de marchandises, mais aussi avec les dispositions sur le transport routier, notamment avec la convention relative aux contrats de transport international de marchandises par route. Il faut donc que la Commission agisse avec beaucoup de prudence lorsqu'elle examine un texte tendant à élargir le champ d'application de la convention.

47. M. KERRY (Royaume-Uni) indique que sa délégation se propose de suivre exactement la méthode suggérée par le représentant de la Suède.

48. M. POPOV (Bulgarie) appuie la suggestion du représentant de l'Union soviétique.

49. M. SMART (Sierra Leone) partage la manière de voir du représentant du Mexique : la Convention ne vise que le transport de marchandises par mer, et tout élargissement du champ d'application doit être évité. La délégation de la Sierra Leone appuie le paragraphe 5 sous sa forme actuelle.

50. M. KHOO (Singapour) dit que de l'avis de sa délégation les trois amendements proposés ne visent pas à élargir le champ d'application de la convention. Ils ont pour but de rendre la convention applicable au trajet maritime de n'importe quel transport de marchandises, certains de ces trajets risquant de ne pas être couverts par la convention, par exemple si le mot "port" fait l'objet d'une définition trop restreinte. La délégation de Singapour estime que la question devrait être traitée en suivant la méthode suggérée par le représentant de la Suède.

51. M. KALBOUSSI (Tunisie) souligne que la Commission devrait avoir présente à l'esprit l'incidence possible des définitions à l'examen sur d'autres articles, en particulier sur l'article 4.

52. Le PRÉSIDENT déclare que, en l'absence d'objections, il considérera que la Commission décide de reporter au lundi matin suivant l'examen du paragraphe 5, les auteurs des amendements proposés devant être alors en mesure de présenter un texte unique.

53. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphe 6

54. M. KERRY (Royaume-Uni) indique que l'amendement de sa délégation à l'article premier, paragraphe 6 (A/CONF.89/C.1/L.34) porte sur la forme et qu'il pourrait, selon lui, être renvoyé au Comité de rédaction.

55. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), présentant l'amendement de son pays au paragraphe 6 (A/CONF.89/C.1/L.51), précise que cette proposition a été formulée dans l'intention d'élargir la définition du connaissement. Toutefois, la délégation des Etats-Unis estime maintenant que les questions visées dans cette proposition pourront être plus utilement abordées quand seront examinés les passages pertinents du projet de convention qu'en liaison avec les définitions de base; en conséquence, elle retire son amendement au paragraphe 6.

56. Le texte proposé par le Royaume-Uni pourrait être interprété comme signifiant que d'autres documents – par exemple les récépissés d'entrepôt ou les reçus à quai – constituent la preuve de la prise en charge des marchandises par le transporteur. C'est un point dont le Comité de rédaction pourrait tenir compte.

57. M. SEVON (Finlande), appuyé par M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne), a le sentiment que la suppression proposée par le Royaume-Uni soulève une question de fond, et pas une simple question de forme, ce qui risque de poser des difficultés pour quelques délégations.

58. M. KERRY (Royaume-Uni) précise que la proposition de sa délégation ne vise pas à modifier le fond du paragraphe 6. Comme elle soulève manifestement des difficultés pour quelques délégations, la délégation du Royaume-Uni la retire.

Paragraphe 7

59. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) indique que la proposition de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.55) de supprimer les mots "télégraphe ou" au paragraphe 7 s'explique par le fait que les télégrammes peuvent facilement être expédiés par une personne non autorisée ou non identifiée.

60. M. SANYAOLU (Nigéria) signale que la suppression proposée crée des difficultés pour sa délégation. Le mot "télégraphe" devrait être maintenu dans la définition, et le mot "câblographe" devrait y être ajouté.

61. M. FUCHS (Autriche) indique qu'il est aussi difficile, pour sa délégation, d'accepter la suppression du mot "télégraphe". Il importe de ne pas restreindre les moyens de communication; il arrive que les liaisons par télex soient interrompues et le télégraphe est parfois le seul moyen d'envoyer un message. La Commission pourrait envisager une disposition, comme celle qui figure dans le droit civil suisse, selon laquelle les télégrammes sont réputés constituer une preuve écrite lorsqu'ils sont déposés à un bureau de poste par un expéditeur dûment identifié.

62. M. ISIN (Turquie) fait observer que les mots "télégraphe ou télex" figurent dans la version française, tandis que les mots "*telegram and telex*" figurent dans la version anglaise. Le Comité de rédaction devrait être prié de remplacer le mot "*and*" par "*or*" dans la version anglaise.

63. M. SELVIG (Norvège) estime aussi que la suppression du mot "télégraphe" pourrait avoir pour effet de compliquer les communications.

64. Le PRÉSIDENT déclare qu'en l'absence d'objection, il considérera que la Commission décide d'adopter le paragraphe 7 de l'article premier, sous sa forme actuelle, étant entendu que le Comité de rédaction examinera la possibilité d'ajouter le mot "câblographe" et de remplacer le mot "*and*" par "*or*" dans la version anglaise.

65. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est levée à 18 h 5.

5e séance

Vendredi 10 mars 1978, à 10 h 20.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte). A/CONF.89/C.1/SR.5

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add. 1, A/CONF. 89/8, A/CONF.89/C.1/L.35, L.37, L.38, L.52, L.53, L.77, L.96) [*suite*]

Article premier (suite)

Nouveaux paragraphes qu'il est proposé d'ajouter à l'article premier

1. Le PRÉSIDENT, constatant que la Commission est en retard dans ses travaux, invite les délégations à être aussi concises que possible dans leurs déclarations et à condenser leurs arguments afin de gagner du temps.

2. Il appelle l'attention de la Commission sur les propositions visant à ajouter de nouveaux paragraphes à l'article premier qui sont contenues dans le document A/CONF.89/C.1/L.37 présenté par la Tunisie, le document A/CONF.89/C.1/L.53 présenté par l'Autriche et le document A/CONF.89/C.1/L.77 présenté par le Royaume-Uni. Cependant, étant donné que les deux premières propositions concernent la définition du terme "chargeur" et que cette question a été étudiée par le Groupe de travail spécial qui a présenté une proposition (A/CONF.89/C.1/L.96), le Président propose que la Commission se concentre sur la proposition du Royaume-Uni.

3. M. KALBOUSSI (Tunisie) et M. FUCHS (Autriche) acceptent la proposition du Président.

4. M. KERRY (Royaume-Uni), présentant sa proposition, explique qu'il est important de préciser que le terme "port", aux termes de la convention, n'est pas pris seulement dans l'acception qui lui est habituellement donnée en droit international, mais s'applique à tout lieu où les marchandises sont chargées ou déchargées.

5. M. FUCHS (Autriche) fait observer que la proposition de l'Autriche va dans le même sens que celle du Royaume-Uni. De nombreux articles et paragraphes du projet de convention, en particulier le paragraphe 1 de l'article 2, les paragraphes 1 et 2 de l'article 4, le paragraphe 2 de l'article 5, le paragraphe 1 de l'article 15 et le paragraphe 1 de l'article 21, mentionnent le port de chargement et le port de déchargement, et dans les trois premiers articles au moins il est indispensable de définir le sens de cette expression puisqu'elle détermine la durée de la responsabilité du transporteur et le fondement sur lequel elle repose. D'une façon générale, un port est le lieu d'intersection de plusieurs modes de transport, soit au début soit à la fin d'un voyage en mer, qui est doté de toutes les installations techniques nécessaires. Cependant, compte tenu de l'extension prise par les nouvelles techniques de transport (conteneurs, système roll-on/roll-off, système lash, navires porte-barges et transporteurs spécialisés), cette définition doit être révisée. En effet, tous ces nouveaux moyens de transport exigent de l'espace et des installations spéciales aux points terminaux. En outre, il existe des installations de chargement qui ne constituent pas des ports au sens usuel du terme, mais dans lesquels il existe un trafic maritime considérable. En conséquence, si l'on ne veut pas limiter indûment la portée de la convention, il importe de donner au mot "port" un sens aussi large que possible.

6. Le PRÉSIDENT demande au représentant de l'Autriche s'il pourrait consentir, pour gagner du temps, à ce que sa proposition soit examinée conjointement avec celle du Royaume-Uni.

7. M. FUCHS (Autriche) dit qu'il y consent.

8. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) fait observer que la proposition du

Royaume-Uni est étroitement liée au paragraphe 1 de l'article 4, au sujet duquel la République démocratique allemande a formulé une proposition (A./CONF.89/C.1/L.88). En conséquence, elle propose d'ajourner l'examen de la proposition du Royaume-Uni jusqu'au moment où la Commission étudiera le paragraphe 1 de l'article 4. La représentante de la République démocratique allemande ne peut accepter quant au fond cette proposition qui aurait pour effet d'introduire dans la convention la règle "de sous palan à sous palan", alors que l'essentiel est de faire ressortir que la responsabilité du transporteur commence au moment où celui-ci a pris les marchandises en charge et non au moment où les marchandises sont chargées sur le navire au port de chargement ou dans la zone portuaire.

9. Le PRÉSIDENT demande au représentant du Royaume-Uni s'il peut accepter que l'examen de sa proposition soit ajourné jusqu'à ce que la Commission aborde l'article 4.

10. M. KERRY (Royaume-Uni) accepte d'autant plus volontiers que l'examen de sa proposition soit ajourné, comme l'a demandé la représentante de la République démocratique allemande, que la définition proposée par le Royaume-Uni porte également sur le paragraphe 5 de l'article premier, qui devra être réexaminé. Il convient d'élaborer une formule qui sera valable pour l'article 4 et tous les autres articles du projet de convention mentionnant les ports.

11. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à passer à l'examen du document A/CONF.89/C.1/L.96, qui contient une définition du chargeur, élaboré par le Groupe de travail spécial.

12. M. SELVIG (Norvège) dit que si "chargeur" signifie toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un transporteur, conformément à la définition du Groupe de travail spécial, il est évident que certaines des obligations qui sont imposées au chargeur aux termes de la convention s'appliquent à cette personne, notamment l'article 12, et les paragraphes 2 et 3 de l'article 13. Cependant, il existe d'autres règles du projet de convention qui sont applicables au chargeur mais qui ne peuvent concerner la personne qui a passé contrat avec un transporteur. Tel est par exemple le cas du paragraphe 1 de l'article 13 imposant au chargeur l'obligation d'apposer une marque ou une étiquette sur les marchandises dangereuses. Il en est de même dans certains systèmes de vente, par exemple les ventes f.o.b. ou à l'usine, dans lesquels le contrat avec le transporteur est conclu au nom de l'acheteur, alors que c'est le vendeur qui livre les marchandises au transporteur. En conséquence, si l'on adopte la définition proposée par le Groupe de travail spécial, il faudrait remanier le paragraphe 1 de l'article 13. De même, à l'article 14, il faudrait indiquer, pour couvrir les contrats de vente f.o.b. ou à l'usine, que c'est la personne qui livre les marchandises et non l'acheteur qui a le droit d'exiger un connaissement du transporteur, afin de fixer le prix d'achat. En résumé, il convient de ne pas perdre de vue que le mot "chargeur" peut désigner des personnes différentes. Ce fait ressort d'ailleurs du paragraphe 1 de l'article premier, où il est question d'un contrat conclu avec "*un*" chargeur (et non "*le*" chargeur); il s'agit en quelque sorte du client d'un transporteur; par ailleurs, le paragraphe 6, relatif au connaissement, ne mentionne pas le terme "chargeur", mais seulement la personne qui prend livraison des marchandises.

13. M. CLETON (Pays-Bas) appuie les observations du représentant de la Norvège et fait en outre observer que la définition proposée par le Groupe de travail reprend, en inversant les termes de la proposition, celle qui figure au paragraphe 1 de l'article premier, et qu'elle est par conséquent superflue.

14. M. KERRY (Royaume-Uni) s'associe aux observations formulées par les représentants de la Norvège et des Pays-Bas et souligne en outre que, en introduisant l'expression "par laquelle ou au nom de laquelle", la proposition du Groupe de travail soulève une question de fond – celle des mandataires – qui est inopportune dans une définition.

15. M. DIXIT (Inde) ne voit pas pourquoi on complique inutilement la question. Le chargeur est responsable du transport des marchandises, qu'il soit ou non l'acheteur. Les obligations et les devoirs imposés au chargeur, tels que l'emballage, etc., sont bien définis et sont différents de ceux imposés à l'acheteur. En conséquence, M. Dixit ne voit aucune raison de ne pas adopter le projet de définition proposé par le Groupe de travail.

16. M. GORBANOV (Bulgarie) appuie également le projet de définition du Groupe de travail. L'argument avancé à la neuvième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), selon lequel une définition du chargeur pourrait entraîner des complications si c'est l'acheteur ou le destinataire qui a conclu le contrat de transport, lui paraît peu convaincant. En effet, il importe peu de savoir qui exécute réellement les opérations de chargement à bord du navire; ce qui compte, c'est de savoir qui a l'obligation de mettre les marchandises à la disposition du transporteur. Du point de vue juridique, c'est cette personne qui est le chargeur, du fait qu'elle a passé un contrat avec le transporteur. Le représentant de la Bulgarie estime que la définition du Groupe de travail concorde parfaitement avec le paragraphe 1 de l'article premier, dans lequel l'élément essentiel est le chargeur.

17. M. CASTRO (Mexique) dit que même si initialement la délégation mexicaine était contre l'adoption d'une définition du chargeur, puisqu'il faut maintenant éclaircir une fois pour toutes les relations qui doivent exister entre les parties, elle trouve assez acceptable la définition proposée par le Groupe de travail.

18. M. FUCHS (Autriche) dit que, après avoir écouté les arguments émis par le représentant de la Norvège, il est encore plus convaincu de la nécessité de définir le terme "chargeur". Certaines obligations du chargeur sont prévues aux articles 14 et 15. Selon le paragraphe 1 de l'article 14, le chargeur a le droit d'exiger du transporteur l'émission d'un connaissement et selon le paragraphe 1 de l'article 15, le nom du chargeur doit être précisé dans le connaissement. Quelle que soit la personne qui demande l'émission d'un connaissement ou la personne désignée comme étant le chargeur, cette personne, qui souvent est autre que le chargeur, agit pour le compte de celui-ci, et si l'on définit le chargeur, il n'est pas nécessaire de préciser les relations existant entre

cette personne et le chargeur. Mais on est sûr qu'il doit y en avoir, parce que c'est de ces relations qu'elle tient le pouvoir de demander l'émission d'un connaissement ou celui de faire inscrire son nom comme chargeur dans un connaissement. Les obligations et les droits fondamentaux découlent toujours du contrat de transport et le chargeur est celui qui conclut le contrat avec le transporteur. Ces précisions permettent de résoudre dans la pratique les problèmes concernant les personnes qui ne sont pas le chargeur mais agissent pour son compte.

19. Mme OLOWO (Ouganda) pense que si la Commission, qui a décidé en principe de faire figurer une définition du "chargeur" dans la convention, n'est pas satisfaite de la définition proposée par le Groupe de travail, elle peut lui demander d'en proposer une nouvelle. Dans le cas où l'on constaterait qu'il y a deux personnes qui peuvent être le chargeur, à savoir celle qui a conclu le contrat avec le transporteur, et celle au nom de qui le contrat est conclu, la Commission pourrait alors apporter des précisions, comme elle l'a fait au sujet du transporteur en distinguant entre "transporteur" et "transporteur substitué". En tout état de cause, la délégation ougandaise trouve satisfaisante la définition proposée par le Groupe de travail.

20. Le PRÉSIDENT fait observer que, au lieu de continuer à émettre des avis sur le principe de la nécessité d'une définition du chargeur, il serait préférable d'émettre des avis sur la définition elle-même.

21. M. SEVON (Finlande) dit que la délégation finlandaise n'approuve pas la définition proposée par le Groupe de travail. On ne peut discuter des fonctions du connaissement sans discuter de la vente internationale des marchandises, parce que les dispositions visant le connaissement sont formulées en vue des besoins du commerce international et non pas seulement en vue du contrat de transport. On a prétendu que la personne qui remet les marchandises au transporteur agit toujours comme mandataire de la personne qui a conclu le contrat avec le transporteur. Cette affirmation ne peut être acceptée par la délégation finlandaise. L'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15 vise certaines indications que doit fournir le chargeur. De l'avis de la délégation finlandaise, on ne peut prétendre que la personne qui donne ces indications agit comme mandataire de l'acheteur. Si on le prétend, alors le connaissement ne peut être utilisé comme document international du commerce international, parce que l'acheteur ne pourrait en contester l'exactitude.

22. La délégation finlandaise voit également des difficultés dans la vente f.o.b. Le transporteur, qui remettrait le connaissement à la personne qui lui remet les marchandises, se trouverait en rupture de contrat si cette personne n'était pas celle avec qui il a conclu le contrat. Il serait tenu de remettre le connaissement à la personne avec qui il a conclu le contrat, c'est-à-dire, dans le cas d'une vente f.o.b., à l'acheteur. On ne voit pas alors comment il pourrait obtenir le paiement de ses services. Puisque, dans les deux cas précités la définition ne fonctionne pas, la délégation finlandaise ne peut l'accepter.

23. M. SMART (Sierra Leone) se félicite qu'on ait décidé en principe de faire figurer dans la convention une définition du "chargeur". Contrairement à d'autres, la délégation de la Sierra Leone considère que l'article 13 du projet de convention ne fait rien de plus que créer certaines obligations pour la personne ayant qualité de chargeur. Quant à l'apposition des marques ou étiquettes visées à l'article 13, rien n'empêche de la confier à un commissionnaire. L'article 13 n'introduit nullement une définition juridique différente du chargeur, et la délégation de la Sierra Leone approuve le projet de définition présenté par le Groupe de travail.

24. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) estime qu'il est nécessaire de définir la partie qui conclut le contrat de transport avec le transporteur. Mais il n'y a pas lieu d'appeler nécessairement chargeur ladite partie puisque, comme la délégation norvégienne l'a expliqué, dans la pratique, le terme de "chargeur" recouvre quelquefois des personnes différentes. Dans la législation polonaise, la partie qui conclut le contrat avec le transporteur s'appelle "affréteur". En exécution des obligations de l'affréteur, les marchandises peuvent être remises au transporteur par une autre personne appelée "chargeur". Les dispositions applicables au chargeur sont applicables à l'affréteur qui remet lui-même les marchandises au transporteur. Ce genre de disposition permettrait de résoudre les difficultés signalées par la délégation norvégienne. Mais si l'on ne définit pas la partie qui conclut le contrat de transport avec le transporteur, on pourra prétendre que la convention ne s'applique qu'au contrat de transport conclu avec un chargeur et à nul autre, ce qui exclut le contrat de transport conclu avec un vendeur ou un acheteur.

25. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) pense que la définition du chargeur proposée par le Groupe de travail ne tient pas compte des problèmes soulevés par les articles 12, 13 et 17 du projet de convention; il y a donc lieu de la renvoyer au Comité de rédaction.

26. M. SOTIROPOULOS (Grèce) dit que les dispositions signalées par la délégation polonaise existent aussi dans certains autres systèmes juridiques. Mais il sera difficile d'énoncer une définition applicable à la fois à la personne qui conclut le contrat avec le transporteur et à la personne qui remet les marchandises au transporteur. C'est pourquoi la délégation grecque avait souhaité qu'on évite de mentionner le chargeur au paragraphe 1 de l'article premier. Ou bien alors il faudra deux termes et deux définitions : le chargeur serait celui qui remet les marchandises au transporteur et le contractant serait celui qui conclut le contrat avec le transporteur. En tout cas, il y a lieu de renvoyer la définition au Comité de rédaction.

27. M. MAITLAND (Libéria) approuve les observations formulées par la délégation norvégienne. Toute définition qui restreindra le sens des termes créera certaines difficultés, notamment en ce qui concerne les articles 12, 13 et 17 du projet de convention. Elle restreindra aussi les effets de la convention en ce qui concerne les expéditions de marchandises dangereuses. Il faut donc renvoyer la question au Comité de rédaction.

28. M. MARTONYI (Hongrie), qui n'était pas convaincu qu'il faille une définition du chargeur, incline maintenant à penser que cette définition est nécessaire. Il y a, semble-t-il, des conceptions différentes du chargeur. Au sens juridique, le chargeur est la personne qui

conclut un contrat de transport avec le transporteur. Au sens physique, le chargeur est la personne qui remet effectivement les marchandises au transporteur. Pour la délégation hongroise, le chargeur est celui qui conclut le contrat avec le transporteur et, si celui qui remet les marchandises au transporteur est une autre personne, il y a lieu de la considérer comme le mandataire du chargeur, c'est-à-dire comme une personne agissant pour le compte du chargeur légal. La délégation hongroise peut accepter la définition du Groupe de travail, mais c'est au Comité de rédaction d'élaborer le libellé définitif.

29. Le PRÉSIDENT suggère de renvoyer la définition de "chargeur" proposée par le Groupe de travail au Comité de rédaction.

30. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) rappelle que sa délégation s'est prononcée contre l'idée d'inclure une définition de "chargeur" dans l'article premier. D'ailleurs, le fait que le texte élaboré par le Groupe de travail ne donne pas satisfaction aux membres de la Commission montre combien il est difficile de donner une définition de ce terme. De plus, M. Burguchev fait observer que seule la Conférence plénière pourrait renvoyer le texte proposé par le Groupe de travail au Comité de rédaction par un vote à la majorité des deux tiers, puisqu'il s'agirait alors d'une question de fond.

31. Le PRÉSIDENT souligne que la Commission ne peut revenir sur sa décision de principe tendant à prévoir une définition de "chargeur" dans la convention et propose de renvoyer le projet de définition au Groupe de travail dont la composition pourrait être élargie, de façon à tenir compte des différents points de vue exposés au cours de la discussion.

32. *Après un échange de vues, auquel participent M. DOUAY (France), M. SELVIG (Norvège) et M. DIXIT (Inde), il est décidé que les représentants de la Finlande, du Mexique, de la République démocratique allemande, du Royaume-Uni et de la Sierra Leone feront également partie du Groupe de travail.*

33. De l'avis de M. AMOROSO (Italie), la Commission a pris une décision de principe tendant à définir le terme "chargeur" à l'article premier, à condition que cette définition soit acceptable pour tous, c'est-à-dire que la Convention ne doit pas contenir à tout prix une définition, même si celle-ci s'avère peu satisfaisante.

Article 2

Paragraphe 1

34. M. KERRY (Royaume-Uni) explique que l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.35) au paragraphe 1 de l'article 2 a pour objet d'exclure du champ d'application de la convention les cas où le port de déchargement prévu dans le contrat de transport se trouverait dans un Etat contractant. Il rappelle à ce sujet que, en 1967 et 1968, la Conférence de Bruxelles a longuement débattu de cette question pour convenir finalement de ne pas adopter de dispositions semblables à celles figurant aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 1. La proposition britannique est inspirée par un souci de commodité commerciale et juridique et par l'idée que les deux alinéas en question étendraient inconsidérément le champ d'application de la convention.

35. Premièrement, si l'on maintient ces dispositions, comme les Règles de La Haye s'appliquent en général quand le port de chargement se trouve, ou que le connaissement est émis, dans un Etat partie à ces règles, des difficultés risquent de surgir tant que la convention ne sera pas d'application universelle. Or, il serait regrettable d'arriver à une situation où, si le port de chargement est situé dans un Etat partie aux Règles de La Haye et le port de déchargement dans un Etat partie à la Convention et qu'une action est intentée dans un pays qui reconnaît la loi du port de chargement, le tribunal compétent appliquerait les Règles de La Haye; en revanche si l'action est intentée dans un Etat partie à la convention, le tribunal compétent appliquerait celle-ci. Deuxièmement, ces dispositions permettraient à un Etat contractant de prétendre, lorsque le port de déchargement est situé sur son territoire, qu'un contrat de transport conclu à l'étranger entre des parties qui ne sont pas des ressortissants de ce pays, concernant le transport de marchandises sur un navire étranger, doit être soumis aux règles de la convention, solution qui serait inacceptable.

36. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) appelle l'attention des participants sur l'importance du port de déchargement dans le processus de transport et sur l'évolution des transports depuis l'adoption des Règles de La Haye, notamment sur le développement récent du transport multimodal. Il arrive maintenant que le port de déchargement ne soit pas mentionné dans le contrat de transport, parce qu'il est entendu que l'entrepreneur de transport multimodal choisira lui-même le port le plus commode et le moins coûteux. Les modifications proposées par la délégation américaine dans le document A/CONF.89/C.1/L.52 auraient pour conséquence logique de permettre l'application de la convention quand le port de chargement ou le port de déchargement se trouve dans un Etat contractant, même si ces ports ne sont pas mentionnés dans le contrat de transport, ce qui laisserait à l'entrepreneur de transport multimodal la liberté de choisir tant le port de chargement que le port de déchargement.

37. M. KALBOUSSI (Tunisie) retire son amendement A/CONF.89/C.1/L.38 en faveur du texte proposé par la CNUDCI.

38. M. CASTRO (Mexique) se prononce pour le texte actuel du paragraphe 1, car il ne voit pas comment l'amendement américain contribuerait à étendre le champ d'application de la convention, et l'amendement britannique ne résoudrait pas entièrement le problème de conflit de lois.

39. M. ARGYRIADIS (Grèce) appuie la proposition britannique.

40. M. DUDER (Libéria) dit qu'il juge l'amendement britannique acceptable, car s'il ne permet pas d'éviter complètement les conflits de lois, il n'en réduit pas moins considérablement ce risque.

41. Pour M. DIXIT (Inde), l'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.35) marque un recul par rapport au projet de convention, et il serait difficile à sa délégation de l'accepter. En revanche, la proposition des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.52) recueille son agrément, pour deux raisons: premièrement, le texte en est clair et bien libellé, et, deuxièmement, il va plus loin que le projet de la CNUDCI.

42. Le seul point que la délégation indienne voudrait éclaircir concerne les mots "de marchandises par mer" insérés dans la phrase introductive du paragraphe 1 de l'amendement des Etats-Unis. S'il s'agit seulement de reprendre l'intitulé de la convention, la délégation indienne ne voit pas d'inconvénient à cette addition. Mais elle voudrait s'assurer que les mots en question n'ont pas de sens restrictif quant à l'application des dispositions de la convention, auquel cas elle réserverait sa position sur cet amendement.

43. M. EYZAGUIRRE (Chili) approuve le texte de l'article 2 du projet de la CNUDCI car il comble une lacune du Protocole de Bruxelles de 1968, en rendant la convention applicable dans les cas où le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant. En effet, c'est au port de déchargement que naissent la plupart des litiges et que sont présentées la plupart des demandes d'indemnisation. De plus, l'article tel qu'il est libellé dans le projet de convention est en harmonie avec les dispositions des articles 21, relatif à la compétence, et 22, relatif à l'arbitrage, qui permettent au demandeur d'intenter une action devant un tribunal ou de faire engager la procédure d'arbitrage au port de déchargement.

44. M. SANYAOLU (Nigéria) est en faveur du texte de l'article 2, tel qu'il figure dans le projet de la CNUDCI. A son avis, la proposition du Royaume-Uni limite le champ d'application de la convention : en supprimant les alinéas *b* et *c* du paragraphe 1, le Royaume-Uni retire au destinataire le bénéfice de la protection de la convention. Le texte du projet au contraire prévoit un champ d'application plus étendu.

45. M. SMART (Sierra Leone) est lui aussi en faveur du texte proposé par la CNUDCI, mais il pourrait se rallier à l'amendement des Etats-Unis, qui donnerait plus de clarté au texte. La proposition du Royaume-Uni en revanche est inacceptable pour la Sierra Leone car, en excluant les cas prévus aux alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 du champ d'application de la Convention, on exonère le transporteur de sa responsabilité pour les pertes ou dommages causés aux marchandises dans le port de déchargement alors qu'elles n'ont pas encore été remises au destinataire.

46. M. CLETON (Pays-Bas) dit que la proposition des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.52) n'est pas acceptable pour sa délégation parce que, en retenant le port de déchargement effectif pour délimiter le champ d'application de la convention, elle pourrait rendre cette convention applicable même dans des cas où les parties au contrat de transport n'ont pas prévu son application. Par exemple, si un navire se voit contraint d'accoster et de décharger dans un port de refuge situé dans un Etat contractant, la convention sera applicable en quelque sorte par accident. Or, il faut que les parties au contrat puissent prévoir elles-mêmes si la convention doit s'appliquer ou non au contrat qu'elles concluent.

47. En revanche, les Pays-Bas peuvent accepter la proposition du Royaume-Uni qui vise à éviter les conflits de lois pendant la période de transition où plusieurs régimes seront en vigueur simultanément (les Règles de La Haye de 1924, ces Règles modifiées par le Protocole de Bruxelles de 1968 et la nouvelle convention). Il faut donc prévoir les difficultés qui risquent de se présenter pendant cette période. A ce propos, la délégation néerlandaise note qu'il ne faut pas perdre de vue que la question de l'ampleur du champ d'application de la convention doit être examinée en liaison avec les clauses relatives au nombre de ratifications requises pour que la convention entre en vigueur. Si la Conférence veut élargir le champ d'application de la convention, elle doit prévoir un nombre élevé de ratifications. Il est par conséquent difficile de se prononcer dès maintenant sur un amendement qui restreint le champ d'application de la convention sans savoir ce qui sera décidé à propos du nombre de ratifications requis pour l'entrée en vigueur de la convention.

48. M. NSAPOU (Zaïre) est pour le maintien du texte proposé par la CNUDCI et pense que les modifications proposées risquent d'entraîner des difficultés d'application.

49. M. MacANGUS (Canada) est aussi en faveur du projet de la CNUDCI, tout en estimant que le texte proposé par les Etats-Unis est plus élégant et pourrait être renvoyé au Comité de rédaction pour être incorporé au projet. L'avantage de la proposition américaine sur la proposition britannique est qu'elle donne un caractère universel au champ d'application de la convention et que l'universalité est précisément l'objectif que la Conférence s'est donné. Il est vrai que le Canada n'a jamais adhéré aux Règles de La Haye, mais celles-ci ont été reprises dans la législation canadienne sur les transports maritimes. La délégation canadienne ne peut préjuger l'attitude qu'aura le législateur canadien à l'égard de la convention.

50. La proposition britannique en revanche est trop restrictive, compte tenu du fait que la plupart des litiges se produisent au port de déchargement. Il serait donc étrange de priver le destinataire du bénéfice de la protection de la convention alors que le projet vise notamment à établir un meilleur équilibre des intérêts entre les parties aux contrats de transport maritime.

51. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que la disposition énoncée à l'article 2 énonce une règle salutaire, comme en témoignent les amendements qu'elle inspire. La proposition britannique restreint trop le champ d'application de la convention et ne permettrait pas, à son avis, de résoudre les problèmes qui pourraient découler des conflits entre le régime établi par les Règles de La Haye et celui de la convention. Mais, par ailleurs, la question soulevée par la délégation néerlandaise est importante et mérite d'être examinée de près : il ne faut pas que la convention puisse s'appliquer par accident, et il faut établir un lien entre le contrat conclu entre les parties et l'application de la convention. La République fédérale d'Allemagne ne pense donc pas qu'il convienne d'adopter la proposition des Etats-Unis.

52. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) répond d'une manière générale aux observations faites au sujet de la proposition de sa délégation en précisant que l'intention de la délégation des Etats-Unis est d'assurer l'application la plus large possible de la convention, même dans les cas où ni le port de chargement ni le port de déchargement ne sont prévus dans le contrat (voir alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 de la proposition des Etats-Unis). Cette proposition est donc totalement différente de la proposition britannique.

53. Par ailleurs, la délégation indienne a bien compris que l'intention des Etats-Unis, au paragraphe 1 de son amendement, est que la convention s'applique "aux contrats de transport de marchandises par mer".

54. M. AMOROSO (Italie) est en principe en faveur de l'article 2 tel qu'il figure dans le projet de la CNUDCI, car il confère une plus grande uniformité à la législation internationale relative au transport de marchandises par mer. Le Comité de rédaction pourrait sans doute améliorer le libellé de ce texte en s'inspirant de la proposition américaine; la délégation italienne n'y est pas opposée.

55. D'autre part, pour faire face aux difficultés qui peuvent surgir pendant la phase initiale d'application de la convention, l'Italie pense que l'on pourrait prévoir des règles transitoires, si besoin est, sans modifier quant au fond le champ d'application de la convention.

56. Enfin, la délégation italienne appelle l'attention sur l'expression "entre ports relevant de deux Etats différents" employée au paragraphe 1 de l'article 2 du projet de la CNUDCI et rappelle que la Commission ne s'est pas prononcée sur la définition du contrat de transport donnée au paragraphe 5 de l'article premier. Il propose donc d'attendre que le Groupe de travail créé à cet effet ait remanié la définition du contrat de transport pour savoir s'il faut parler de transport "d'un port à un autre" seulement ou "entre ports relevant de deux Etats différents".

57. M. GORMAN (Irlande) appuie l'amendement du Royaume-Uni pour les raisons qui ont été exposées par la délégation de ce pays lorsqu'elle a présenté sa proposition et par les délégations qui l'ont approuvée.

58. M. NILSSON (Suède) dit que sa délégation se rallie de façon générale aux vues exprimées par les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne. La proposition des Etats-Unis présente le risque de rendre la convention applicable par accident à un contrat de transport alors que les parties ne l'avaient pas prévu, comme dans l'exemple cité par la délégation néerlandaise. Cela serait inacceptable puisque les parties auraient déjà pris leurs dispositions concernant le régime applicable à leur contrat et que les assureurs notamment auraient fixé le montant de la prime d'assurance en fonction des termes du contrat.

59. D'autre part, la délégation du Royaume-Uni a raison de prévoir les difficultés qui peuvent surgir pendant la période de transition où la convention sera en vigueur en même temps que les Règles de La Haye. La Suède a d'ailleurs insisté sur ce point dans ses observations écrites (voir A/CONF.89/7). Mais à son avis, le problème ne peut pas être résolu par la modification de l'article 2 proposée par le Royaume-Uni, qui marque un recul par rapport au projet de convention. La Suède n'appuie donc pas cette proposition.

60. M. FUCHS (Autriche) souhaite que la convention ait un champ d'application aussi large que possible et appuiera la proposition américaine qui va dans ce sens.

La séance est levée à 13 heures.

6e séance

Vendredi 10 mars 1978, à 15 h 30.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.6

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF.89/6; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF.89/8; A/CONF.89/C.1/L.17, L.32, L.35, L.38, L.52, L. 87, L.103) [*suite*]

Article 2 (suite)

Paragraphe 1 (suite)

1. M. CARRAUD (France) estime que la proposition du Royaume-Uni figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.35, qui vise à supprimer les alinéas *b* et *c* du paragraphe 1, donnerait un sens trop restrictif à ce paragraphe. En élaborant une nouvelle convention, on cherche à améliorer les dispositions des Règles de La Haye; à cet égard, il faut s'efforcer de prévoir et, si possible, d'éviter des conflits comme ceux qui pourraient se produire, par exemple, si un navire se trouvait dans l'obligation de s'écarter de sa route et de faire escale dans le port d'un pays qui ne serait pas un Etat contractant. La délégation française préfère le texte actuel du paragraphe 1.

2. M. MASSUD (Pakistan) dit que sa délégation ne peut accepter la proposition du Royaume-Uni; si elle était adoptée, le champ d'application de la nouvelle convention ne serait pas plus large que celui des Règles de La Haye.

3. En ce qui concerne le document A/CONF.89/C.1/L.52, l'objectif affirmé par la délégation des Etats-Unis, qui est d'élargir le champ d'application de la convention, est louable, mais le libellé de l'alinéa *a* proposé par cette délégation pourrait entraîner des difficultés lorsque le port de chargement ou de déchargement effectif n'est pas celui qui est prévu dans le contrat de transport. Le texte de la convention doit pouvoir s'appliquer aux mouvements des marchandises par mer, que le port de chargement ou de déchargement effectif soit ou non celui qui est stipulé dans le contrat de transport.

4. M. FILIPOVIĆ (Yougoslavie) dit que sa délégation est fermement opposée à toute proposition qui aurait pour effet de restreindre le champ d'application de la

future convention. La Conférence devrait tirer la leçon de la confusion qui règne actuellement dans les opérations de transport aérien et qui résulte de la prolifération de systèmes différents. La Yougoslavie peut appuyer la proposition des Etats-Unis, mais est opposée à la proposition du Royaume-Uni.

5. M. TANIKAWA (Japon) dit que sa délégation ne peut appuyer la proposition du Royaume-Uni, qui limiterait indûment le champ d'application de la convention. En ce qui concerne les clauses finales, il convient d'examiner la possibilité de ratifier le nouvel instrument sans dénoncer les Règles de La Haye de 1924 ou le Protocole de Bruxelles de 1968, afin que les dispositions de ces deux instruments puissent s'appliquer lorsque l'une des parties contractantes n'est pas partie à la nouvelle convention.

6. La délégation japonaise ne peut appuyer la proposition des Etats-Unis relative au paragraphe 1. Les règles applicables doivent être parfaitement claires pour les parties contractantes au moment où le contrat est conclu; or, l'alinéa *c*, dans la version proposée par les Etats-Unis, risque de causer de graves difficultés. En outre, le rapport entre les alinéas *c* et *d* du texte proposé par les Etats-Unis n'apparaît pas clairement.

7. La délégation japonaise appuie le texte actuel du paragraphe 1 de l'article 2.

8. M. KERRY (Royaume-Uni), constatant que la proposition de sa délégation concernant les alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 (A/CONF.89/C.1/L.35) ne recueille pas un appui suffisant, retire cette proposition.

9. Cependant, le problème posé par le champ d'application est plus large que ne semblent le supposer la plupart des représentants qui ont pris la parole. La Commission doit tenir compte des observations formulées par les représentants de la République fédérale d'Allemagne, du Japon et des Pays-Bas, en particulier de la possibilité d'une superposition de plusieurs instruments internationaux.

10. Le Royaume-Uni ne peut appuyer l'amendement que les Etats-Unis proposent d'apporter au paragraphe 1 de l'article 2; s'il était adopté, cet amendement ne ferait qu'aggraver une situation déjà peu satisfaisante.

11. M. MORENO PARTIDAS (Venezuela) dit que sa délégation peut appuyer la proposition des Etats-Unis relative au paragraphe 1 de l'article 2, qui élargirait le champ d'application de la convention et contribuerait ainsi à uniformiser la législation et les pratiques en matière de transports maritimes.

12. M. BREDHOLT (Danemark) dit que sa délégation appuie le texte du paragraphe 1 de l'article 2, tel qu'il figure dans le projet de convention. Il s'associe aux observations du représentant des Pays-Bas sur l'amendement des Etats-Unis à ce paragraphe et il pense, avec le représentant du Mexique, que le texte actuel est le résultat d'une longue série de travaux, de délibérations et de compromis.

13. M. KHOO (Singapour) dit que sa délégation, après avoir réfléchi sur les opinions avancées par bon nombre des orateurs précédents, partage les doutes qui ont été exprimés au sujet des amendements proposés; elle appuie le texte actuel du paragraphe 1 de l'article 2.

14. M. BYERS (Australie) dit que sa délégation aussi se prononce pour le maintien du texte actuel.

15. M. MUCHUI (Kenya) dit que, de l'avis de sa délégation, le texte proposé par les Etats-Unis améliorerait, contrairement à ce qu'a dit le représentant du Royaume-Uni, une situation déjà satisfaisante.

16. Mme OLOWO (Ouganda) dit que sa délégation partage la manière de voir du représentant du Kenya et appuie l'amendement proposé par les Etats-Unis.

17. M. SEVON (Finlande) fait observer que, en vertu du paragraphe 3 de l'article 23 du projet de convention, le connaissement constatant le contrat de transport doit contenir une mention précisant que le transport est régi par les dispositions de la convention. Si l'on modifie le texte du paragraphe 1 de l'article 2 comme le proposent les Etats-Unis, tous les connaissements devront comporter une telle mention, puisqu'il serait impossible de savoir si le transport relève ou non de la convention tant que les opérations de transport ne seraient pas achevées. C'est une raison de plus pour donner la préférence au texte actuel du paragraphe 1 de l'article 2.

18. M. KANG (République de Corée) dit que sa délégation fait siens les arguments avancés par les représentants de l'Inde et de la Sierra Leone en faveur de l'amendement proposé par les Etats-Unis, qui élargirait le champ d'application de la convention.

19. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique), à propos des observations du représentant du Japon, rappelle que sa délégation s'est déjà déclarée prête à supprimer l'alinéa *d* de l'amendement qu'elle a présenté. On peut en effet considérer que l'alinéa *c* s'applique à la situation visée dans cet alinéa.

20. M. LAVIÑA (Philippines) dit que sa délégation apprécie le souci d'améliorer l'article 2 qui a guidé les Etats-Unis, mais qu'elle partage les doutes des orateurs précédents au sujet de l'amendement des Etats-Unis et qu'elle appuie le texte actuel du paragraphe 1 de l'article 2.

21. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) dit que pour les raisons avancées par les représentants de la France et des Pays-Bas, la délégation polonaise appuie le texte du paragraphe 1 de l'article 2 sous sa forme actuelle.

22. M. JOMARD (Iraq) dit que sa délégation appuie également le texte actuel.

23. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) fait observer que la proposition du Royaume-Uni ne porterait que sur une période transitoire mais on ne sait pas combien de temps il faudra pour que la nouvelle convention soit ratifiée par un nombre suffisant d'Etats. L'objet de l'amendement des Etats-Unis est d'élargir le champ d'application de la convention. La délégation des Etats-Unis demande qu'il soit procédé à un vote sur son amendement au paragraphe 1 de l'article 2, contenu dans le document A/CONF.89/C.1/L.52.

24. *Par 34 voix contre 26, l'amendement des Etats-Unis au paragraphe 1 de l'article 2 est rejeté.*

Paragraphe 2

25. *Le paragraphe 2 de l'article 2 est approuvé.*

Paragraphe 3

26. Le PRÉSIDENT fait observer que la proposition présentée par le Pérou dans le document A/CONF.89/C.1/L.103 constitue un amendement de pure forme qui ne concerne que la version espagnole; en conséquence,

il propose qu'elle soit immédiatement renvoyée au Comité de rédaction.

27. *Il en est ainsi décidé.*

28. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande), présentant le document A/CONF.89/C.1/L.87, dit que la modification du paragraphe 3 de l'article 2 vise à étendre le champ d'application de la convention afin de ne pas la limiter aux contrats de transport attestés par un connaissement. La délégation de la République démocratique allemande estime, avec les délégations du Canada et de la France, que le projet de convention doit s'appliquer aux contrats qui n'ont pas fait l'objet d'un tel document. Dans la législation nationale de certains Etats, les contrats d'affrètement ne sont pas considérés comme des contrats de transport. Cette proposition ne vise pas à créer un conflit avec d'autres types de relations ou à minimiser les travaux du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. D'après les statistiques fournies par les Etats-Unis, 80 p. 100 des contrats de transport faisant intervenir une opération d'affrètement sont couverts par les Règles de La Haye; la proposition de la délégation de la République démocratique allemande vise à appliquer les dispositions de la nouvelle convention aux 20 p. 100 restants.

29. M. RAY (Argentine) constate que la République démocratique allemande souhaite maintenir l'exclusion des contrats d'affrètement; dans ce cas, pour assurer la cohésion du texte, il faudrait supprimer l'exception prévue au paragraphe 3, puisque, selon l'interprétation de la délégation argentine, les contrats d'affrètement ne sont pas directement régis par la convention, à moins que l'armateur ne soit le transporteur substitué. En vertu du paragraphe 3, la convention est applicable aux connaissements émis pour les contrats d'affrètement lorsque ceux-ci sont transférés d'une partie à une autre; en d'autres termes, lorsque le destinataire et l'affréteur ne sont pas une seule et même personne. A cet égard, le sens du paragraphe 3 est parfaitement clair, mais, s'il ne donne pas effet à l'exception qu'il implique, il convient de supprimer l'ensemble de l'article.

30. M. MARTONYI (Hongrie) tient à signaler que, de l'avis de sa délégation, la proposition de la République démocratique allemande est très intéressante et s'inspire d'un principe rationnel. La délégation hongroise sait bien qu'il est difficile, au stade actuel des travaux, d'étendre aux contrats d'affrètement la nouvelle législation internationale actuellement en cours d'élaboration, mais elle est convaincue de la nécessité d'une réglementation pour ce type de contrat de transport.

31. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation appuie la proposition de la République démocratique allemande.

32. M. FILIPOVIĆ (Yougoslavie) appuie les observations présentées par le représentant de la Hongrie.

33. M. MacANGUS (Canada) tient à préciser la position du Gouvernement canadien en déclarant qu'il appuie l'inclusion des contrats d'affrètement dans la convention, mais ne formule pas de proposition officielle sur cette question. Il existe actuellement deux catégories de contrats d'affrètement : la première concerne l'affrètement du navire entier; dans ce cas, l'équilibre économique entre les deux parties est plus équitable que dans les affrètements partiels, où l'affrètement ne porte que sur une partie du navire. La convention pourrait n'être applicable qu'à la seconde catégorie et dans ce cas, la délégation canadienne appuie les dispositions du paragraphe 3. Elle ne voudrait pas que la présente convention reproduise les dispositions des Règles de La Haye. Cette attitude peut sembler étrange de la part d'un pays qui souhaite protéger le chargeur, mais le Gouvernement canadien estime qu'il serait utile de prévoir une disposition permettant de déroger aux règles de la convention dans les contrats entre le transporteur et le chargeur par des transports spéciaux tels que le réapprovisionnement des établissements du nord du Canada situés près du cercle arctique. Dans ce cas le risque encouru par un transporteur commercial est trop élevé, même sous l'empire des Règles de La Haye, et il serait encore plus difficile de trouver un transporteur qui accepte d'assumer une plus grande responsabilité vis-à-vis du chargeur. Il faut donc prévoir une dérogation aux dispositions de la convention pour ces transports spéciaux.

34. M. POPOV (Bulgarie) s'associe aux délégations qui ont appuyé la proposition de la République démocratique allemande: il n'y a aucune raison pour que les contrats d'affrètement au voyage ne soient pas régis par la convention.

35. Le PRÉSIDENT croit comprendre que les représentants à la Commission sont généralement défavorables à l'adoption de la proposition de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.87).

Paragraphe 4

36. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) dit que sa délégation souhaite retirer sa proposition concernant le paragraphe 4 (A/CONF.89/C.1/L.87), compte tenu de la discussion qui vient d'avoir lieu sur le paragraphe précédent.

37. M. TANIKAWA (Japon), expliquant l'amendement de la délégation japonaise à l'article 2, paragraphe 4 (A/CONF.89/C.1/L.17), dit qu'aux termes du texte actuel du paragraphe 4, les dispositions de la convention sont applicables à chaque expédition faite en vertu de contrats de quantité ou de volume, mais que, pour les expéditions au titre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 sont applicables. Cependant, dans le cas de contrats de quantité ou de volume, les conditions de transport pour chaque expédition sont fixées dans le contrat, sauf pour quelques points de détail, car le contrat d'affrètement ou tout autre type spécial de contrat est établi après accord sur les conditions détaillées de l'expédition. Les conditions concernant chaque expédition sont fondées sur celles qui sont prévues dans le contrat de volume ou de quantité et sont très proches de celles que stipulent les contrats d'affrètement, mais le contrat de volume ou de quantité lui-même n'est pas un contrat de transport au sens juridique. Le projet actuel ne correspond pas au statut réel des contrats de quantité; c'est pourquoi la délégation japonaise a jugé nécessaire de proposer un nouveau texte.

38. Enfin, les expressions "contrats de quantité, contrats de volume, contrats-cadres ou autres contrats

analogues" qui figurent dans la proposition de la délégation japonaise pourraient être remplacées, si cela paraît utile, par l'expression "contrats relatifs à un transport futur de marchandises par expéditions successives pendant une période convenue". Il ne s'agit cependant là que d'une question de rédaction. Quant au fond, la proposition vise à exclure du champ de la convention chacune des expéditions successives faites en vertu de ces contrats.

39. M. CLETON (Pays-Bas) dit que la délégation néerlandaise appuie fortement la proposition japonaise, car elle a des doutes sur le texte actuel du paragraphe 4. A son avis, les contrats de volume sont conclus par les parties sur un pied d'égalité. En ce sens, les contrats d'affrètement ne sont pas négociables, ce qui explique pourquoi ils ont été exclus du champ de la Convention et pourquoi il serait nécessaire d'en exclure également les contrats de volume et autres types de contrats. Il faudrait faire une distinction lorsqu'il existe un connaissement, celui-ci pouvant être transféré à des tiers qui doivent être protégés par la Convention. Mais s'agissant d'expéditions effectuées en vertu de contrats de volume ne mettant pas en jeu l'intérêt de tiers, il n'est pas nécessaire que la convention s'applique. Il devrait être bien précisé que la convention ne doit pas s'appliquer aux contrats de volume ou aux expéditions faites en vertu de tels contrats à moins qu'un connaissement transférable à des tiers ne soit émis. Les parties désireuses de déroger aux dispositions de la Convention devront conclure un contrat d'affrètement distinct pour chaque voyage.

40. M. BYERS (Australie) dit que s'il est exact, ainsi que le représentant du Japon l'a indiqué, que les contrats de quantité ou de volume ne sont pas juridiquement des contrats de transport, le paragraphe 4 ne leur est pas applicable puisqu'il concerne le transport de marchandises par expéditions successives. La proposition japonaise introduirait par conséquent une nouvelle exception, peut-être définie de manière assez imprécise, alors que figure, à l'article 23, une disposition cruciale pour l'ensemble de la convention, qui stipule que les parties ne peuvent déroger aux règles que celle-ci établit. La délégation australienne comprend fort bien les difficultés que rencontrent certaines délégations, mais elle ne juge pas souhaitable de substituer au projet actuel le texte proposé par la délégation japonaise, étant donné que, de toute façon, le paragraphe 4 ne serait pas applicable. Elle est donc opposée à cette proposition.

41. Le PRÉSIDENT constate qu'il ne semble pas y avoir de majorité en faveur de la proposition japonaise, qui n'est donc pas adoptée.

42. M. KERRY (Royaume-Uni) dit que la proposition de la délégation du Royaume-Uni concernant le paragraphe 4 (A/CONF.89/C.1/L.35) vise à bien préciser que la convention ne doit pas s'appliquer aux contrats-cadres en tant que tels, mais seulement à chacune des expéditions successives faites en vertu de ces contrats, selon le cas et conformément à l'article 2. Pour lui, cela ne ressort pas suffisamment du texte actuel du paragraphe 4.

43. Le PRÉSIDENT dit que la proposition du Royaume-Uni sera renvoyée au Comité de rédaction.

44. M. SMART (Sierra Leone) et M. CARRAUD (France) se demandent s'il est opportun de renvoyer cette proposition au Comité de rédaction car, à leur avis, il s'agit d'une question de fond.

Nouveaux paragraphes qu'il est proposé d'ajouter à l'article 2

45. M. TANIKAWA (Japon) explique que le nouveau paragraphe que la délégation japonaise propose d'ajouter à l'article 2 (A/CONF.89/C.1/L.17) vise des types particuliers de transport – par exemple les cas où les marchandises transportées sont d'une nature particulière, comme la glace, ou lorsque le navire est d'un type particulier, à propulsion nucléaire par exemple, ou lorsque le navire se rend dans une zone particulière, par exemple l'Antarctique. Il n'est ni approprié ni nécessaire que la convention s'applique à ces cas si le chargeur et le transporteur conviennent qu'elle ne s'appliquera pas au contrat de transport conclu par eux et s'il n'est pas émis de connaissement.

46. M. SMART (Sierra Leone) dit que la délégation de la Sierra Leone estime que l'addition du paragraphe proposé par la délégation japonaise est inutile car la question fait déjà l'objet de l'article 2, paragraphe 1, alinéa *e*.

47. M. SOTIROPOULOS (Grèce) dit que la délégation grecque appuie la proposition japonaise car la convention est destinée à protéger les tiers qui ne sont pas en mesure de négocier les conditions du transport sur un pied d'égalité. S'il n'est pas émis de connaissement, la nouvelle disposition proposée est indispensable pour permettre aux parties, si elles le désirent, de déroger aux dispositions de la convention.

48. Il y a en effet une lacune que la disposition mentionnée par la délégation de la Sierra Leone ne comble pas, car elle ne retient que l'un des cinq cas auxquels la convention s'applique aux termes de l'article 2, paragraphe 1. Ce n'est pas uniquement lorsque l'applicabilité de la convention est constatée par les connaissements ou autres documents que ses dispositions sont en fait applicables.

49. M. BYERS (Australie) dit que la délégation australienne est en désaccord presque total avec le représentant de la Grèce en ce qui concerne la portée et le champ d'application de la convention et qu'elle est opposée en principe à la proposition japonaise, qui vise à permettre de déroger, dans certains cas, aux dispositions de la convention, alors que l'article 23 exclut de toute évidence le droit aux dérogations. En outre, la portée de la proposition japonaise, telle que cette proposition est libellée, n'est limitée que par la seule référence au cas où il n'est pas émis de connaissement; il pourrait cependant s'agir de n'importe quel contrat de transport car il n'y a pas d'obligation d'émettre un connaissement, et les circonstances spéciales restrictives, dont a parlé le représentant du Japon, ne sont pas mentionnées dans la proposition elle-même. De l'avis de la délégation australienne, il est important, pour l'efficacité de la convention, de maintenir la disposition concernant la dérogation aux dispositions de la convention, étant donné l'inégalité qui existe au départ entre le chargeur et l'armateur dans la conclusion du contrat de transport.

50. M. NIANG (Sénégal) dit que la délégation du Sénégal ne peut approuver la proposition japonaise, qui limite la portée de la convention en permettant à des parties d'y déroger, réduisant ainsi l'efficacité que la Conférence s'efforce d'impartir à cet instrument.

51. M. KERRY (Royaume-Uni), à propos des précédentes observations du représentant du Canada sur les cas où il serait hautement souhaitable de prévoir une forme de dérogation aux dispositions de la convention, dit que la délégation du Royaume-Uni n'appuiera pas nécessairement la proposition japonaise; elle insiste cependant pour que l'on considère plus avant la nécessité de prévoir dans la convention la possibilité d'une dérogation, car il n'est pas exact de dire que les règles de la convention sont applicables en toute circonstance. En fait, dans certains cas, elles pourraient fortement accroître le coût de l'expédition.

52. M. SELVIG (Norvège) dit que, si la convention est obligatoirement limitée au cas où des connaissements sont émis, une large proportion du trafic restera en dehors de son champ d'application, ce qui n'est évidemment pas souhaitable.

53. M. DIXIT (Inde), soulignant qu'il est indispensable d'exclure toute incertitude quant à la portée de la convention, appuie l'article 2 tel qu'il est actuellement rédigé; il ne peut approuver la proposition japonaise.

54. M. CARRAUD (France) dit que donner la possibilité au transporteur de se soustraire, en accord avec le chargeur, à l'application de la convention reviendrait à ôter à celle-ci son caractère d'instrument de droit international public et à permettre ainsi à qui le voudrait d'échapper à son application. Ce serait en outre un recul par rapport à l'article III des Règles de La Haye.

55. M. MacANGUS (Canada), au sujet de la proposition canadienne tendant à prévoir, dans certains cas, que les parties à un contrat de transport pourront convenir que les dispositions de la convention ne seront pas applicables, explique que cette possibilité ne dépendrait pas du point de savoir s'il a été ou non émis un connaissement. Le Canada est très favorable à l'application universelle de la convention et il estime qu'elle devrait s'appliquer à tous les contrats de transport quel que soit le document qui les constate. Il existe cependant certains transports de nature très particulière qui, selon toute probabilité, ne pourraient continuer si la convention devait s'appliquer dans son intégralité. Dans ces cas-là, on pourrait peut-être autoriser le chargeur à déroger aux dispositions de la convention, éventuellement sur la base d'une autorisation délivrée par l'administration du pays exportateur. C'est là l'essentiel de la proposition de la délégation canadienne qui n'est donc pas identique sur tous les points à la proposition japonaise.

56. M. MARTONYI (Hongrie) dit qu'il est catégoriquement opposé à la proposition japonaise. Le but du projet de convention est précisément de fixer un ensemble de règles qui s'appliqueraient automatiquement à tous les contrats de transport par mer, quels que soient les désirs des parties concernées.

57. M. GORMAN (Irlande) indique que sa délégation peut appuyer la proposition japonaise puisqu'elle résoudrait certaines difficultés que l'Irlande risque de rencontrer pour appliquer la convention à des courants de transport qui sont importants pour elle. Conformément à la clause de dérogation des Règles de La Haye, les transports maritimes de l'Irlande s'effectuent en grande partie sans connaissement et il est à remarquer que, dans un secteur particulier où les transports se font sous ce régime, il y a eu une concurrence acharnée entre les sociétés de transport maritime et que l'augmentation des taux de fret a été sensiblement inférieure, pour cette raison, à celle du coût de la vie en général.

58. Le PRÉSIDENT constate que la proposition japonaise visant à ajouter un nouveau paragraphe à l'article 2 ne recueille pas l'appui de la majorité de la Commission. Il invite les membres de la Commission à formuler des observations sur la proposition du Royaume-Uni tendant à ajouter un nouveau paragraphe 5.

59. M. KERRY (Royaume-Uni) annonce que sa délégation retire ladite proposition car elle est très proche de la proposition japonaise. Toutefois, il tient à souligner que la question est de la plus haute importance puisqu'elle concerne l'acceptabilité de la convention tout entière. Il serait donc utile de mettre au point une formule selon laquelle, pour certains transports, les parties à un contrat de transport pourraient, dans une mesure restreinte, déroger aux dispositions de la convention.

60. Le PRÉSIDENT invite le représentant de la Norvège à présenter la proposition soumise par le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède (A/CONF.89/C.1/L.32).

61. M. SELVIG (Norvège) dit que cette proposition, qui tend à ajouter un nouveau paragraphe 3 à l'article 2, vise à écarter toute incertitude et à garantir que, dans le cas où des chalands chargés sont placés à bord d'un navire porte-chalands (système LASH), la convention s'applique à tout le transport, y compris au transport de marchandises en barge par voie fluviale. A défaut d'une telle disposition, on pourrait prétendre que la convention ne s'applique que lorsque la barge est à bord du navire de haute mer.

62. La délégation norvégienne préférerait que le nouveau paragraphe soit inclus dans l'article 2, mais elle ne verrait pas d'inconvénient à ce qu'il trouve place dans l'article 4 (Durée de la responsabilité), si la Commission le préfère.

63. M. GONDRA (Espagne) dit que sa délégation appuie l'idée qui sert de base à la proposition nordique et qu'elle estime que le nouveau paragraphe proposé par les pays nordiques n'a pas sa place à l'article 2. Sa place n'est pas davantage à l'article 4. Le représentant de l'Espagne suggère donc de s'occuper de ce point dans la définition du "contrat de transport" (article premier, paragraphe 5) de telle sorte qu'elle comprenne non seulement le système LASH de transport, mais également le transport interne par voie fluviale, qui est, en réalité, le complément au transport maritime.

64. M. RAY (Argentine) appuie la proposition nordique. On pourrait en tenir compte dans la définition du "contrat de transport", comme le représentant de l'Espagne vient de le suggérer; elle pourrait aussi constituer un paragraphe distinct de l'article 2. C'est une question qui pourrait être réglée par le Comité de rédaction.

65. M. HERBER (République fédérale d'Allemagne) ne peut appuyer la proposition nordique, car il ne

faudrait pas soumettre le transport de marchandises par voie fluviale aux règles applicables au transport de marchandises par mer, la situation et les risques étant différents dans chaque cas. Les règles maritimes ne s'appliquent pas aux mouvements des conteneurs par voie routière non plus et la situation n'est pas différente dans le cas des marchandises transportées par barge. Cette question pourrait éventuellement être traitée dans le projet de convention sur le transport international multimodal de marchandises. Bien des Etats ne se sont pas dotés d'une législation sur le transport de marchandises par voie fluviale mais un certain nombre d'entre eux, en particulier les Etats riverains du Rhin et du Danube, l'ont fait.

66. M. NSAPOU (Zaïre) déclare que l'amendement proposé dans le document A/CONF.89/C.1/L.32 n'a pas sa place, de l'avis de sa délégation, dans une convention qui concerne le transport de marchandises par mer, c'est-à-dire le transport entre un port maritime et un autre. La délégation zaïroise voit là une nouvelle tentative d'introduire dans la convention des questions relevant plutôt d'une convention sur le transport multimodal et elle s'en inquiète d'autant plus qu'un troisième mode de transport pourrait entrer en ligne de compte si la barge devait être transportée d'un port maritime à un fleuve.

67. M. MORENO PARTIDAS (Venezuela) appuie fermement la proposition nordique. En effet, le système LASH de transport implique une extension de la section maritime du transport. C'est un système nouveau, qui se développe et qui devrait être réglementé, faute de quoi la convention serait bien vite dépassée pour les milieux maritimes.

68. M. VOGEL (République démocratique allemande) annonce que sa délégation appuie la proposition nordique. Comme elle l'a déjà dit, le projet de convention, dans son ensemble, ne tient pas suffisamment compte des moyens modernes de transport.

69. M. FILIPOVIĆ (Yougoslavie) appuie aussi cette proposition et déclare qu'elle contribuerait à garantir une application aussi large que possible de la convention.

70. M. MÜLLER (Suisse) constate avec plaisir qu'on voudrait considérer le système LASH de transport comme un aspect complémentaire du transport maritime, mais il estime que la proposition en question risque de soulever des difficultés. Selon la convention, telle qu'elle est actuellement rédigée, le propriétaire du pousseur – qui pousse les barges en convoi vers l'amont – serait automatiquement responsable, en tant que transporteur substitué ou transporteur successif. En conséquence, le représentant de la Suisse ne peut appuyer la proposition, à moins que ses auteurs n'acceptent de la modifier. En revanche, il est prêt à coopérer à l'élaboration d'un nouveau texte qui protégerait le transporteur substitué, en tant que propriétaire du pousseur.

71. M. FUCHS (Autriche) dit que sa délégation appuie la proposition nordique, qui élargirait le champ d'application de la convention. Le système LASH constitue une innovation et, en tant que tel, il ne devrait pas être exclu de la convention. Le représentant de l'Autriche ne pense pas, pour sa part, qu'il existe une analogie directe entre le système LASH de transport et le transport par conteneur; mais il existe une certaine similitude entre les fleuves et la mer, et bien des ports sont situés sur des fleuves.

72. M. MAITLAND (Libéria) dit que, tout en comprenant l'intérêt de la proposition nordique, il ne peut cependant l'accepter telle qu'elle est présentée. Il y a certaines caractérisques, inhérentes au transport de marchandises par mer, qui n'existent absolument pas dans le transport de marchandises par voie fluviale, dans les pays dotés d'un vaste réseau fluvial et où l'on emploie le sytème LASH. En outre, le représentant du Libéria doute fort que le système LASH de transport se développe et il considère même qu'il se limitera aux nations ayant un grand réseau fluvial, comme les pays riverains du Rhin, les Etats-Unis et le Zaïre. C'est pourquoi il faudrait peut-être envisager de soumettre les navires non automoteurs, comme les barges LASH, à une convention distincte ou à des dispositions particulières dans une convention internationale sur le transport multimodal. Il ne faut pas oublier que, dans la plupart des nations fluviales, les barges et leurs pousseurs font l'objet de contrats distincts et de dispositions distinctes de droit interne, dont l'originalité s'est affirmée avec les années. On soulèverait de très graves difficultés si l'on décidait que certaines barges relèvent de la convention, du seul fait qu'elles proviennent de navires LASH, tandis que d'autres seraient régies par le droit interne et par des contrats différents, en vertu d'autres conventions.

73. M. CLETON (Pays-Bas) juge la proposition contestable car il estime qu'il n'y a pas de différence entre le transport LASH, qui peut être considéré comme une forme de transport combiné, et le transport par conteneur. Si la proposition trouvait place dans la convention, elle poserait des problèmes juridiques aux Pays-Bas, où les barges LASH sont considérées comme des bateaux de navigation intérieure et sont soumises à la législation applicable aux voies d'eau intérieures.

74. M. MARTONYI (Hongrie) appuie la proposition, qui tient compte d'une technique nouvelle et reflète la pratique moderne.

75. M. CASTRO (Mexique) dit qu'il comprend l'intérêt de la proposition, mais qu'il faut d'abord déterminer s'il est exact que le système LASH est de plus en plus utilisé. Il croit comprendre qu'en 1976 très peu d'embarcations de ce genre ont été commandées à des chantiers navals. En outre, il estime que la proposition pourrait poser des problèmes en ce qui concerne le droit interne applicable aux voies d'eau intérieures et la situation du transporteur substitué, ce qui soulèverait ensuite des difficultés pour les pays désireux de ratifier la convention.

76. M. ZYLKOWSKI (Pologne), faisant siennes les observations du représentant de la Suisse, déclare que sa délégation ne peut appuyer la proposition à l'examen, qui contient un certain nombre d'impondérables et pourrait être à l'origine de difficultés. La délégation polonaise considère que le transport LASH présente une certaine similitude avec le transport par conteneur et que les problèmes posés par le transport LASH relèvent plutôt du transport multimodal.

77. En réponse à une question de M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), M. SELVIG (Norvège) précise que le but de la proposition nordique est de délimi-

ter la durée de la responsabilité du transporteur maritime, en spécifiant qu'elle prend naissance au moment où les marchandises sont chargées à bord de la barge et qu'elle s'achève au moment où elles en sont déchargées.

78. Les auteurs de la proposition n'attachent pas d'importance particulière à l'expression "voie fluviale". Ils estiment néanmoins que cette expression est appropriée, étant donné que le transport maritime par barge est couvert par l'article 4 mais qu'il semble y avoir une lacune, dans la convention, en ce qui concerne les sections secondaires du parcours – avant et après le trajet maritime –, lacune qui pourrait être une source d'incertitude en cas de dommage.

79. M. DIXIT (Inde) indique que sa délégation juge la proposition intéressante, car elle ne pose pas seulement la question du transport par voie fluviale mais elle concerne aussi les cas où la remise des marchandises s'effectue à une certaine distance du port et non pas au port proprement dit. Si les cas de ce genre devaient être exclus, la Convention ne servirait à rien. C'est pourquoi le représentant de l'Inde suggère d'ajourner le débat sur la proposition figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.32 jusqu'à ce qu'un accord soit intervenu sur les définitions des expressions "port de chargement" et "port de déchargement".

80. M. BYERS (Australie) approuve la proposition nordique.

81. M. GONDRA (Espagne) déclare que, compte tenu de la déclaration du représentant de l'Inde, il tient à confirmer la position de sa délégation en ce qui concerne la définition de la notion de "contrat de transport". De l'avis de sa délégation, l'expression "d'un port à un autre", qui est à l'origine des principales difficultés, met en jeu trois aspects différents : tout d'abord, le transport multimodal; ensuite le transport auxiliaire par voie fluviale, lequel n'est pas totalement couvert par la proposition nordique; enfin, la question de la zone maritime, située dans la proximité du port mais en dehors du port proprement dit. S'il ne s'agit que de déterminer la durée de la responsabilité, la question peut être réglée sur la base de l'article premier ou de l'article 4, mais, de l'avis de la délégation espagnole, il serait nécessaire de prendre une décision sur ces trois questions eu égard à la définition du contrat de transport au paragraphe 5 de l'article premier. Quant à la question de fond soulevée par la proposition nordique, la délégation espagnole pense qu'il serait utile de l'étendre afin qu'elle couvre non seulement le système LASH, mais aussi tout transport auxiliaire par voie fluviale. Dès lors, les contrats de transport maritime s'appliqueraient aussi au trajet fluvial qui a un caractère purement subsidiaire.

82. M. RAY (Argentine) estime que cette question sur laquelle les délégations, dans leur majorité, semblent en principe d'accord, pourrait être renvoyée au Comité de rédaction, étant entendu que le transport LASH de marchandises antérieurement transportées sur un navire de haute mer devrait être considéré comme complétant le transport de marchandises par mer.

83. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à voter sur la proposition indienne tendant à ajourner la décision sur l'amendement qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.32.

84. *La proposition indienne est adoptée par 38 voix contre zéro.*

La séance est levée à 18 h 25.

7e séance

Lundi 13 mars 1978, à 10 h 15.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.7

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF.89/8; A/CONF.89/C.1/L.3, L.33, L.36, L.39, L.40, L.57, L.76, L.77, L.88, L.107) [*suite*]

Article 3

1. M. KERRY (Royaume-Uni) présente l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.36) tendant à supprimer l'article 3, qui, à son avis, n'est pas nécessaire et pourrait même être dangereux dans la pratique. Cet article contient en effet deux propositions; l'une énonce le caractère international de la convention, qui ne fait aucun doute puisqu'il s'agit d'une convention sur le transport international de marchandises; l'autre porte sur le besoin de promouvoir l'uniformité, ce qui est précisément le but de la convention. Si cette deuxième clause s'adresse aux juges appelés à connaître des litiges concernant les transports maritimes, elle risque de les plonger dans l'incertitude sur le point de savoir dans quelle mesure ils doivent se reporter aux décisions prises par les tribunaux d'une centaine d'autres pays avant de se prononcer eux-mêmes; si tel n'est pas le cas, il s'agit alors d'une simple déclaration générale sur l'objet de la convention et le texte de l'article 3 aurait plutôt sa place dans le préambule.

2. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) se prononce pour le maintien de l'article 3 et fait observer qu'il existe des articles analogues dans d'autres instruments internationaux déjà adoptés (Convention sur la prescription en matière de vente internationale d'objets mobiliers corporels) ou à l'état de projet (projets de convention sur la vente internationale de marchandises,

sur la formation des contrats, sur les effets de commerce, etc.). A son avis, il importe de faire contrepoids à la tendance prédominante actuellement à considérer une législation d'origine internationale comme s'il s'agissait d'une législation nationale. Même si l'article 3 n'offre pas véritablement une garantie d'uniformité dans l'application de la réglementation, il rappelle utilement l'objet essentiel de la convention.

3. Le PRÉSIDENT, notant que la proposition britannique n'a recueilli aucun appui, considère qu'elle a été rejetée, et que la Commission approuve l'article 3 du projet de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

4. *Il en est ainsi décidé.*

Article 4

Paragraphe 1

5. M. SELVIG (Norvège) présente la proposition émanant du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède (A/CONF.89/C.1/L.33) concernant le paragraphe 1, aux termes de laquelle la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde en vertu du contrat de transport; en d'autres termes, les auteurs suppriment la mention du port de chargement, du transport et du port de déchargement. Lors de l'élaboration du projet de convention, il a été considéré que les termes "au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement" risquaient d'être trop restrictifs s'agissant de délimiter la durée de la responsabilité du transporteur. Il a été question notamment des cas où le transporteur a un terminal en dehors de la zone portuaire et où les marchandises sont enlevées ou livrées par le chargeur en un lieu qui n'est pas exactement celui du poste à quai où les marchandises sont chargées à bord du navire ou déchargées. Enfin, il est des cas où c'est un transporteur intermédiaire qui livre les marchandises au transporteur maritime. Par conséquent, les auteurs de la proposition estiment que l'emploi des termes "port de chargement" et "port de déchargement" peut suggérer une interprétation restrictive selon laquelle la responsabilité du transporteur serait limitée à la zone portuaire techniquement parlant, laissant à chaque extrémité du transport un vide auquel s'appliquerait la loi nationale, à savoir les périodes pendant lesquelles les marchandises sont sous la garde du transporteur sans pour autant se trouver dans la zone portuaire, périodes qui pourraient échapper à l'application de la convention.

6. M. SELVIG note que la proposition commune du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède va dans le même sens que la proposition de la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.40) et celle de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.88) et que toutes visent à donner plus de souplesse à la définition de la responsabilité du transporteur dans les cas où celui-ci ne prend pas les marchandises en charge dans la zone portuaire proprement dite, pour différentes raisons. La mention "en vertu du contrat de transport" a été ajoutée dans la proposition A/CONF.89/C.1/L.33 pour préciser que c'est durant toute la période pendant laquelle le transporteur a les marchandises sous sa garde en vertu du contrat de transport qu'il en a la responsabilité.

7. M. VOGEL (République démocratique allemande) dit qu'en effet les trois propositions citées (A/CONF.89/C.1/L.33, L.40 et L.88) procèdent de la même intention et qu'elles pourraient être regroupées en une seule à condition que l'idée essentielle en soit respectée : à savoir que la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre toute la période pendant laquelle il les a sous sa garde. Dans ces conditions, la République démocratique allemande, auteur de la proposition A/CONF.89/C.1/L.88, appuie les deux autres propositions quant au fond.

8. M. KALBOUSSI (Tunisie) précise que, pour expliciter sa première proposition (A/CONF.89/C.1/L.39), à la demande du Secrétariat, sa délégation a présenté une seconde proposition (A/CONF.89/C.1/L.40) et que c'est la seconde qu'il faut retenir. Le problème qui se pose au paragraphe 1 de l'article 4 est en fait celui de savoir à partir de quel moment le transport maritime commence et à partir de quel moment il prend fin; c'est donc celui de définir le transport maritime proprement dit. Lorsque la Commission a examiné la définition du contrat de transport à l'article premier, la Tunisie a demandé que sa proposition sur ce point (A/CONF.89/C.1/L.37) soit présentée avant l'examen de l'article 4, estimant que le paragraphe 1 de cet article était lié à la définition du contrat de transport maritime. En d'autres termes, si la Commission résout d'abord le problème de la définition du contrat de transport maritime et de la définition du port, la question de savoir à quel moment le transporteur a la responsabilité de la marchandise et le moment où il s'en décharge relèvera simplement de la rédaction. Il faudra donc résoudre les autres problèmes avant de s'attaquer à celui de la responsabilité du transporteur définie au paragraphe 1 de l'article 4.

9. M. KERRY (Royaume-Uni) dit que la proposition présentée par la Norvège au nom de quatre délégations (A/CONF.89/C.1/L.33), appuyée par la République démocratique allemande, inspire des inquiétudes à la délégation britannique. En effet, en vertu des Règles de La Haye, la responsabilité du transporteur va de bord à bord, alors que le texte du projet vise à étendre cette responsabilité de port à port – du moment où le transporteur prend les marchandises en charge au port jusqu'au moment où il les livre dans un autre port. La délégation britannique ne pense pas que la responsabilité du transporteur doive être étendue à ce point; dans les cas, fréquents, où les marchandises sont livrées dans un entrepôt situé à 50 miles du port, la responsabilité du transporteur ne doit pas couvrir la phase port-entrepôt, car il s'agirait alors d'un régime applicable au transport multimodal, et cela n'entre pas dans le champ d'application de la présente convention.

10. M. TANIKAWA (Japon) est lui aussi opposé à l'idée d'étendre l'application de la convention au-delà des limites de la zone portuaire et pense que la convention doit s'appliquer exclusivement au transport de marchandises par mer. En voulant introduire de la souplesse dans une clause concernant la définition de la responsabilité du transporteur, on risque d'engendrer une certaine incertitude quant à l'applicabilité de la convention.

Le Japon est donc opposé aux trois propositions qui vont dans ce sens (A/CONF.89/C.1/L.33, L.40 et L.88).

11. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) partage l'avis du Royaume-Uni et du Japon : la proposition des quatre pays nordiques (A/CONF.89/C.1/L.33) apporte plus de souplesse mais également l'incertitude. La convention ne doit pas s'appliquer aux transports intérieurs et, à ce sujet, la République fédérale d'Allemagne rappelle la position qu'elle a prise sur la proposition des mêmes pays tendant à étendre l'application de la convention au transport par voie fluviale sur barges chargées à bord d'un navire (A/CONF.89/C.1/L.32). En renonçant à limiter la responsabilité du transporteur à l'intérieur de la zone portuaire, on aboutit à englober les transports intérieurs dans le champ d'application de la convention, ce qui risque de donner lieu à des conflits avec d'autres lois nationales ou internationales.

12. M. FUCHS (Autriche) note que, à l'occasion des articles premier, 2 et 4, on en revient toujours au problème de la définition de la zone portuaire à inclure dans le champ d'application de la convention. Nombre de délégations sont d'avis que les zones portuaires utilisées dans les transports maritimes modernes, comme les terminaux à conteneurs, devraient être comprises dans le régime de la convention et la proposition A/CONF.89/C.1/L.33 va dans ce sens. La délégation autrichienne fait en outre observer que c'est le transporteur lui-même qui décide de l'endroit où il prendra les marchandises en charge, et que cette clause ne lui permet pas d'échapper à la responsabilité que lui confère la convention en demandant que les marchandises soient livrées dans une extension de la zone portuaire. En conclusion, le représentant de l'Autriche appuie la proposition commune du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède.

13. M. ARGYRIADIS (Grèce) s'inquiète des conséquences qu'auraient les trois propositions similaires A/CONF.89/C.1/L.33, L.40 et L.88, puisqu'elles tendent à élargir la responsabilité du transporteur non seulement aux transports terrestres, mais aussi à la période pendant laquelle les marchandises se trouvent dans un entrepôt. A son avis, cela relève d'un régime applicable aux transports multimodaux, qui fait l'objet d'un autre projet de convention. La Grèce se rallie donc à l'avis exprimé par les représentants du Royaume-Uni et du Japon.

14. M. MASSUD (Pakistan) rappelle que l'article 2 stipule que les dispositions de la convention s'appliquent à tous les contrats de transport entre ports relevant de deux Etats différents et note que l'on retrouve le problème initial de la définition des deux ports en question, le port de chargement et le port de déchargement. Or la Commission n'a pas encore mis au point de définition satisfaisante sur ce point.

15. M. SMART (Sierra Leone) dit qu'à son avis les trois propositions tendant à élargir la responsabilité du transporteur sont liées à la définition du contrat de transport figurant au paragraphe 5 de l'article premier, qui a été renvoyée au Comité de rédaction. Tant que la Commission n'aura pas mis au point de définition du contrat de transport, il sera prématuré d'examiner les trois propositions.

16. M. BYERS (Australie) se demande si l'on ne pourrait pas élargir la composition du petit groupe de travail composé de l'Australie, des Etats-Unis et du Royaume-Uni qui a été chargé d'examiner la question du contrat de transport pour lui confier le soin de revoir aussi le paragraphe 1 de l'article 4.

17. M. MATYASSY (Observateur de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer) souhaiterait que l'organisation qu'il représente puisse assister aux travaux du groupe de travail élargi.

18. Le PRÉSIDENT dit qu'en l'absence d'objections il considérera que la Commission entend autoriser l'Observateur de cette organisation à assister aux travaux du groupe de travail.

19. *Il en est ainsi décidé.*

20. Après une discussion de procédure à laquelle prennent part M. BYERS (Australie), M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique), M. ARGYRIADIS (Grèce), M. DIXIT (Inde), M. CASTRO (Mexique), M. GUEIROS (Brésil), M. RAY (Argentine), M. LEÓN MONTESINO (Cuba), M. SANYAOLU (Nigéria) et le PRÉSIDENT, il est décidé que le Groupe de travail sera formé des délégations des pays suivants : Australie, Brésil, Bulgarie, Canada, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, Grèce, Mexique, Nigéria, Pakistan, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone et Singapour.

Paragraphe 2

21. M. ARGYRIADIS (Grèce) fait savoir que la modification proposée par la délégation grecque (A/CONF.89/C.1/L.3) est dictée par un souci de précision. Mais si la Commission adoptait la proposition des pays nordiques ou celle de la Tunisie ou encore celle de la République démocratique allemande, il ne voit pas comment elle pourrait retenir la proposition de la Grèce. Il y aurait donc lieu d'ajourner l'examen du paragraphe 2 jusqu'au moment où le Groupe de travail dont la composition vient d'être élargie aura fait connaître sa position.

22. Le PRÉSIDENT dit qu'il considérera que la Grèce retire provisoirement sa proposition.

23. M. SELVIG (Norvège), présentant la proposition commune du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède (A/CONF.89/C.1/L.33), fait observer que, à l'article 4 du projet de convention, s'il y a des dispositions précises sur le moment où la responsabilité du transporteur cesse au port de déchargement, il n'en est pas de même pour le moment où commence cette responsabilité au port de chargement. L'amendement des pays nordiques procède de l'idée qu'il convient de déterminer à quel moment commence la responsabilité du transporteur au port de chargement en appliquant les mêmes principes que pour déterminer le moment où elle cesse au port de déchargement. Si cet amendement était adopté, l'article serait plus clair. Dans la proposition des pays nordiques, le paragraphe 2 de l'article 4 du projet de convention devient l'alinéa *b* du paragraphe 2 de la proposition d'amendement, mais le libellé en reste inchangé.

24. Le PRÉSIDENT se demande si, dans l'esprit des auteurs de la proposition, il ne s'agit pas davantage d'une question de rédaction que d'une question de fond.

25. M. SELVIG (Norvège) pense qu'il ne s'agit peut-être que d'une question de rédaction si l'on accepte de déterminer le commencement et la fin de la responsabilité du transporteur en appliquant le même principe. Le Groupe de travail élargi pourrait examiner cette question en même temps que le paragraphe 1 de l'article 4.

26. M. DIXIT (Inde) estime que le paragraphe 2 est la suite logique du paragraphe 1. Puisqu'on a ajourné l'examen du paragraphe 1, il faut donc ajourner l'examen du paragraphe 2.

27. M. SANYAOLU (Nigéria) pense aussi qu'il y a lieu d'ajouner l'examen du paragraphe 2 de l'article 4 et, lorsque la Commission en reprendra l'examen, il faudrait qu'elle connaisse les propositions du Groupe de travail sur le contrat de transport.

28. M. NSAPOU (Zaïre) fait siennes les vues des représentants de l'Inde et du Nigéria.

29. M. CLETON (Pays-Bas) dit qu'il est quelque peu préoccupé par la proposition tendant à différer l'examen du paragraphe 2, parce que, en fait, l'amendement scandinave au paragraphe 2 n'a aucun rapport avec le paragraphe 1 et devrait faire l'objet d'une décision distincte. En effet, la question de savoir si la situation doit être la même au port de chargement qu'au port de déchargement pour ce qui est de la responsabilité du transporteur est indépendante des problèmes de transport multimodal. La délégation néerlandaise appuie l'amendement scandinave au pararaphe 2, car il précise l'idée exprimée implicitement dans le texte initial.

30. M. BYERS (Australie) estime pour sa part que le paragraphe 2 soulève des questions de fond et que les modifications qui seront apportées au pararaphe 1 prépareront la voie à l'interprétation des idées énoncées au paragraphe 2.

31. M. MONTGOMERY (Canada) appuie la suggestion tendant à différer l'examen des pararaphes 1 et 2 de l'article 4 tant que la Commission ne se sera pas prononcée sur le paragraphe 5 de l'article premier. Il ajoute que l'expression "en un lieu conforme au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de chargement" figurant au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'amendement scandinave soulève certaines difficultés pour un Etat fédéral comme le Canada.

32. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que l'amendement grec a l'avantage d'être concis; il peut aussi appuyer la proposition scandinave, visant à définir clairement la notion de prise en charge des marchandises, mais suggère d'ajouter les mots "au port de chargement" après les mots "les prend en charge des mains" à l'alinéa *a* et les mots "au port de déchargement" après les mots "il en effectue la livraison" à l'alinéa *b*. Ce sous-amendement a pour objet de limiter la responsabilité du transporteur à la zone portuaire, mais si la Commission se prononce dès maintenant sur ce point, elle devra tenir compte du fait que le libellé définitif du paragraphe 2 dépendra de l'issue des travaux du Groupe de travail.

33. M. KALBOUSSI (Tunisie) pense que le paragraphe 2 définissant indirectement la période pendant laquelle les marchandises se trouvent sous la garde du transporteur et que cette période faisant aussi l'objet du paragraphe 1, il serait logique d'en reporter l'examen à plus tard. De plus, la Commission pourrait peut-être envisager de fusionner ces deux paragraphes.

34. M. SELVIG (Norvège) fait observer que l'amendement scandinave concernant le paragraphe 2 est distinct de celui concernant le paragraphe 1, mais n'a pas d'objection à ce que l'examen du paragraphe 2 soit reporté à plus tard, puisque de nombreuses délégations ont appuyé la suggestion indienne.

35. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) déclare que la délégation américaine retire son amendement (A/CONF.89/C.1/L.57) au paragraphe 2 et appuie l'amendement ougandais (A/CONF.89/C.1/L.107) ainsi que l'amendement des quatre pays nordiques (A/CONF.89/C.1/L.33), à condition de remplacer les mots "en vertu du contrat", figurant au paragraphe 1 de leur amendement, par les mots "compte tenu du contrat", car le paragraphe 1 pourrait être interprété à tort comme permettant au contrat de limiter la portée de la responsabilité du transporteur telle qu'elle est définie au paragraphe 2. En outre, le Comité de rédaction pourrait peut-être envisager de remplacer, dans le texte anglais, les mots "*does not receive*", figurant au sous-alinéa ii de l'alinéa *b* de l'amendement A/CONF.89/C.1/L.33, par les mots "*fails to receive*", comme la délégation ougandaise le propose d'ailleurs dans son amendement A/CONF.89/C.1/L.107.

36. Par ailleurs, si le projet de convention ne concerne pas directement le transport multimodal, les clauses finales n'en devront pas moins envisager le problème de "l'interaction multimodale"; c'est ainsi que, en droit américain, le transporteur est toujours tenu responsable des dommages causés aux marchandises à partir du moment de la prise en charge jusqu'au moment de la livraison. La délégation américaine ne peut appuyer l'idée de restreindre la portée de la responsabilité du transporteur, comme le faisait le régime de La Haye avec la règle "de sous palan à sous palan", ou comme le proposent la délégation de la République fédérale d'Allemagne dans son sous-amendement oral à l'amendement scandinave et la délégation britannique dans son amendement A/CONF.89/C.1/L.76. M. Sweeney ne saurait se rallier non plus à l'idée de tenir le transporteur responsable dès le moment où les marchandises sortent de l'usine du vendeur. C'est pourquoi la solution de compromis envisagée dans l'amendement scandinave est satisfaisante et améliore le texte original. Enfin, M. Sweeney pense que, en poursuivant l'examen de l'article 4, la Commission faciliterait la tâche du Groupe de travail.

37. M. TANIKAWA (Japon) pense que les problèmes traités aux paragraphes 1 et 2 sont distincts. Il appuie l'amendement scandinave, sous réserve de quelques modifications mineures d'ordre rédactionnel.

38. M. AMOROSO (Italie) reconnaît que, tel qu'il est libellé actuellement, le pararaphe 2 est déséquilibré, puisqu'il précise jusqu'à quel moment s'étend la responsabilité du transporteur pour ce qui est de la livraison, mais reste vague pour ce qui est de la prise en charge. L'amendement scandinave est donc opportun et la délégation italienne est en mesure de l'appuyer. Comme le paragraphe 2 est indépendant du paragraphe 1, la

Commission devrait sans plus tarder se prononcer sur l'amendement scandinave, à moins qu'elle ne décide de reporter à plus tard l'examen de l'article 4.

39. Le PRÉSIDENT propose à la Commission de reprendre l'examen de l'article 4 à une séance ultérieure, quand le Groupe de travail aura achevé ses travaux.

40. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est levée à 12 h 10.

8e séance

Lundi 13 mars 1978, à 15 h 20.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.8

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF. 89/6; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF. 89/8, A/CONF.89/C.1/L.121) [*suite*]

Article premier (suite*)

Paragraphe 5 (fin)

Article 2 (fin**)

Paragraphe 1 (fin)

1. Le PRÉSIDENT invite le représentant de la Norvège à présenter le texte révisé du paragraphe 5 de l'article premier, contenant la définition du contrat de transport par mer, et le début du paragraphe 1 de l'article 2 (champ d'application), qui a été établi par le Groupe de travail spécial (A/CONF.89/C.1/L. 121).

2. M. SELVIG (Norvège), se référant au texte révisé du paragraphe 5 de l'article premier, indique que dans la deuxième partie de la définition il convient d'ajouter les mots "par mer" après les mots "de transport". La première partie de la définition, qui va jusqu'au point-virgule, porte exclusivement sur le transport par mer. On a envisagé la possibilité de donner une définition du terme "port" ou de préciser que le terme "port" s'entend également des autres lieux où les navires peuvent charger et décharger des marchandises, mais, faute de temps, le Comité n'a pu parvenir à aucune décision. La deuxième partie de la définition, qui tient compte des propositions faites par un certain nombre de délégations, y compris celle de l'Australie, des Etats-Unis et du Royaume-Uni, tend à ce que les contrats de transport par mer qui impliquent également un transport par un autre mode puissent relever du champ d'application de la convention.

3. Le début du paragraphe 1 de l'article 2 a été révisé et simplifié compte tenu des précisions apportées à la définition du "transport de marchandises par mer".

4. Le Groupe de travail a également estimé qu'il convenait d'inclure une disposition dans les clauses finales afin de subordonner l'application de la convention à toute convention existante ou future sur le transport multimodal. Néanmoins, faute de temps, il n'a pas été en mesure de rédiger cette disposition.

5. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que, bien que la définition révisée du "contrat de transport" soit plus claire, la délégation de la République fédérale d'Allemagne ne peut l'accepter. A son avis, cette définition doit être limitée exclusivement aux contrats conclus entre les parties en tant que contrats de transport par mer et ne pas être étendue aux contrats portant sur des opérations de transport multimodal ou de transport combiné. Le texte révisé, qui entrerait en conflit avec les dispositions d'autres conventions et avec des lois nationales, donnerait lieu à de nombreuses difficultés.

6. M. TANIKAWA (Japon) dit que sa délégation a des doutes graves quant au bien-fondé de la définition révisée, qui étend le champ d'application de la convention. En outre, le libellé de ce texte révisé est parfois ambigu. Ainsi, aucune précision n'est donnée en ce qui concerne le type de contrat de transport "par un autre mode" qui serait considéré comme un contrat de transport par mer, et le transport par mer lui-même n'est pas clairement défini. En conséquence, M. Tanikawa ne peut appuyer la définition révisée.

7. M. WUREH (Libéria), s'associant aux observations du représentant de la République fédérale d'Allemagne, dit que sa délégation tient à ce que la responsabilité du transporteur soit limitée au transport d'un port à un autre. Il ne peut accepter l'élargissement de la responsabilité du transporteur qu'impliquent les mots "par un autre mode".

8. M. GONDRA (Espagne) dit que la délégation espagnole est en faveur de l'idée sous-jacente de la définition révisée. Cependant, la délégation espagnole considère que le texte révisé est confus et ne tient pas dûment compte du transport terrestre ou par voie fluviale, complément du transport par mer. Enfin, elle se prononce en faveur d'une définition du terme "port" à l'article premier.

9. M. KALBOUSSI (Tunisie) fait observer que la première partie de la définition révisée contient l'énoncé d'une obligation de la part du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Cela étant, elle devrait énoncer également l'obligation qu'a le transporteur non seulement d'effectuer le transport, mais de le faire selon conditions

* Reprise des travaux de la 5e séance

** Reprise des travaux de la 6e séance.

fixées dans le contrat. En conséquence, M. Kalboussi propose d'ajouter après les mots "à un autre" les mots "dans les conditions convenues avec le chargeur".

10. Le PRÉSIDENT déclare que l'observation du représentant de la Tunisie sera soumise au Comité de rédaction.

11. M. JOMARD (Iraq) dit que sa délégation est en faveur d'une définition portant exclusivement sur le transport de marchandises par mer. C'est pourquoi elle ne peut accepter les mots "par un autre mode", dont l'acception est trop générale.

12. M. KERRY (Royaume-Uni) s'inquiète de la réaction des représentants de la République fédérale d'Allemagne, de l'Iraq et du Japon; en effet, pour que la convention soit de quelque utilité, elle doit permettre de faire face à de multiples circonstances. Dans les conditions modernes de transport des marchandises, il n'est pas rare qu'un contrat qui est effectivement un contrat de transport par mer implique nécessairement, sur un trajet relativement court, l'utilisation d'un autre mode de transport, tel qu'un transport par camion ou chemin de fer jusqu'aux docks. Si la convention ne régit que les transports d'un port à un autre, une part considérable des transports maritimes sera en fait exclue du champ d'application de la convention.

13. La délégation du Royaume-Uni espère vivement qu'une définition du terme "port" englobant tous les lieux de chargement ou de déchargement des marchandises sera donnée dans la convention.

14. M. DOUAY (France) appuie les observations du représentant de la République fédérale d'Allemagne. De l'avis de la délégation française, il serait sage de limiter la portée de la définition au transport des marchandises par mer, comme le fait le texte du projet, sans anticiper sur ce qui relève d'une convention sur les transports multimodaux et lier les participants à des négociations futures. En conséquence, la délégation française approuve la première partie de la définition, jusqu'au point-virgule, mais elle estime que le reste de l'amendement devrait être supprimé.

15. M. AMOROSO (Italie) n'est pas en mesure d'appuyer la définition révisée pour les raisons déjà exposées par les représentants de la République fédérale d'Allemagne et du Japon. Elle approuve la suggestion du représentant de la France.

16. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit qu'en principe sa délégation appuie la définition révisée. Néanmoins, elle reconnaît que cette définition peut appeler certains remaniements de forme. La question des rapports entre la convention à l'examen et une future convention sur les transports multimodaux pourrait être prise en considération dans les clauses finales.

17. M. DIXIT (Inde) indique que sa délégation n'est pas entièrement satisfaite de la définition révisée, qui présente plusieurs lacunes. Il se demande si l'adjonction des mots "par mer" après l'expression "contrat de transport", dans la deuxième partie de la définition, constitue une amélioration, et il suggère de laisser sur ce point le texte tel quel. En outre, il propose d'ajouter les mots "de transport" après les mots "par un autre mode". Enfin, il n'est pas très satisfait de la formule "ne sera considéré comme... que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer", qui est quelque peu confuse. Le représentant de l'Inde se réserve le droit de revenir ultérieurement sur ce point.

18. M. MARTONYI (Hongrie) appuie la définition révisée qui, à son avis, ne gêne en rien l'élaboration future d'une réglementation internationale du transport multimodal. Le problème est de savoir si la Conférence veut établir des dispositions claires, comme celles qu'a présentées le Groupe de travail, ou si elle préfère laisser ces questions à la discrétion des tribunaux qui, en l'absence de dispositions adéquates, auront simplement recours à diverses techniques juridiques leur permettant de considérer que la convention s'applique à la phase maritime des opérations multimodales. Le représentant de la Hongrie songe, par exemple, à la pratique du raisonnement par l'analogie et à l'argument selon lequel le transporteur ne peut se soustraire à l'application d'une convention internationale ayant force obligatoire du seul fait qu'il a assumé une obligation supplémentaire en s'engageant à poursuivre le transport jusqu'à l'intérieur des terres. Si on laisse la question en l'état, il en résultera des incertitudes juridiques et, partant, des litiges et des différends. Cela pourrait être évité par l'adoption de la définition révisée, qui est du reste entièrement conforme à la pratique courante.

19. M. NILSSON (Suède) dit que sa délégation appuie le principe dont s'inspire la définition révisée, mais elle a des réserves quant à son libellé. Elle ne voit pas pourquoi introduire une nouvelle expression – "contrat de transport par mer" –, alors qu'il semble plus simple d'utiliser l'expression initiale – "contrat de transport" – et d'en donner une nouvelle définition. Pour rendre le texte plus clair, la délégation suédoise suggère également de remplacer le point-virgule par un point. Le mot "Toutefois" suivi d'une virgule marquerait le début d'une nouvelle phrase et la suite serait modifiée comme suit : "si ce contrat implique également un transport par un autre mode, il ...".

20. M. BREDHOLT (Danemark) déclare qu'il appuie la définition révisée.

21. M. CASTRO (Mexique) reconnaît que l'on pourrait peut-être améliorer le libellé de la définition révisée, mais il invite la Commission à ne pas tant s'occuper des termes dans lesquels cette définition est rédigée que des principes qui y sont énoncés. Il est important de bien préciser que la définition ne vise pas un contrat de transport par route, par chemin de fer ou autre mode de transport, mais, en principe, un contrat de transport par mer. En même temps, il faut reconnaître que la phase maritime d'un transport multimodal, qui est une forme de transport existant dans la pratique, doit être couverte par la convention.

22. Il serait difficile de parvenir à une définition du terme "port" et, après une année d'efforts, le Mexique n'a pas trouvé de définition généralement acceptable. Il vaudrait donc mieux se conformer à la pratique établie et considérer comme un port la zone douanière ou les lieux placés sous la juridiction des autorités portuaires.

23. M. HENNI (Algérie) est de l'avis de ceux qui ont souligné la nécessité de limiter le champ d'application de la convention au transport par mer seulement et il est donc opposé à la présence des mots "par un autre mode".

24. M. FAHIM (Egypte) déclare que sa délégation a été dès le départ en faveur de la définition originale. Elle ne serait cependant pas opposée à l'inclusion dans la convention d'une disposition spéciale concernant le transport multimodal, à condition qu'il soit très clairement indiqué que la convention s'applique à la phase maritime de ce transport, à l'exclusion de toute autre phase.

25. M. DIXIT (Inde) propose que, dans le projet de texte présenté par le Groupe de travail spécial pour le paragraphe 5 de l'article premier, les mots "ne sera considéré comme... que dans la mesure" soient remplacés par "sera considéré comme... dans la mesure". Si cette modification était apportée au projet de texte, celui-ci serait acceptable pour la délégation indienne.

26. M. JOMARD (Iraq) dit qu'il faut veiller à ce que les articles de la convention en cours d'élaboration soient rédigés avec précision, de manière à éviter toute confusion avec d'autres instruments internationaux, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises par d'autres modes. A cet égard, le projet de définition à l'examen engendrerait certaines contradictions juridiques et il est par conséquent inacceptable pour la délégation iraquienne.

27. M. CLETON (Pays-Bas) fait savoir que sa délégation est en faveur du projet de texte figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.121 et il exprime l'espoir que ce projet sera mis aux voix.

28. M. SELVIG (Norvège), se référant aux observations faites par d'autres membres au sujet des mots "transport par un autre mode" figurant dans le texte révisé proposé pour le paragraphe 5 de l'article premier, dit que le problème lui paraît être d'ordre purement rédactionnel. L'intention du Groupe de travail spécial était simplement de préciser que, même dans le cas d'un contrat impliquant un transport par mer et un transport par un autre mode, la convention ne s'appliquerait qu'au transport par mer.

29. M. ARGYRIADIS (Grèce) dit que sa délégation est surprise que le Groupe de travail spécial propose un texte qui implique une extension du champ d'application de la convention à des modes de transport autres que le transport par mer. Dans le texte proposé pour le paragraphe 5 de l'article premier, les mots "que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer" pourraient éventuellement être remplacés par "que dans la mesure où il s'agit d'un transport par mer", par souci de conformité avec les dispositions du paragraphe 1 de l'article premier.

30. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à voter sur le projet de texte présenté par le Groupe de travail spécial dans le document A/CONF.89/C.1/L.121.

31. *Par 40 voix contre 14, avec 3 abstentions, le projet de texte présenté par le Groupe de travail spécial est adopté et renvoyé au Comité de rédaction.*

Article 4 (suite)

32. Le PRÉSIDENT invite le Secrétaire exécutif de la Conférence à donner lecture du projet de texte proposé par le Groupe de travail spécial pour l'article 4 (A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1). Comme le Groupe s'est réuni immédiatement avant le début de la séance en cours, le texte original, rédigé en anglais, n'a pas encore pu être traduit dans les autres langues de la Conférence; le Secrétaire exécutif de la Conférence en donnera donc lecture.

33. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) donne lecture du projet de texte présenté par le Groupe de travail spécial pour l'article 4.

34. Le Secrétaire exécutif signale que les paragraphes 1 et 3 du texte révisé sont identiques aux paragraphes correspondants du texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) [A/CONF.89/5]. Le texte proposé pour le paragraphe 2 correspond au texte proposé par le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède dans le document A/CONF.89/C.1/L.33, si ce n'est que les mots "en un lieu conforme" ont été remplacés par "conformément", au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2.

35. M. MALELA (Zaïre), appuyé par M. HENNI (Algérie), M. JOMARD (Iraq) et M. KALBOUSSI (Tunisie), fait observer que la Commission ne devrait examiner aucun texte qui n'a pas été distribué dans toutes les langues officielles de la Conférence.

36. M. FUCHS (Autriche) juge préférable de conserver, dans le nouveau texte proposé pour le sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2, les mots "en un lieu conforme", qui figurent dans le document A/CONF.89/C.1/L.33, car ce sont précisément ces mots qui assoupliraient le champ d'application de la nouvelle convention. M. Fuchs se demande si le document A/CONF.89/C.1/L.33 a été retiré à la suite de la présentation du texte que la Commission examine.

37. M. SELVIG (Norvège) signale que quelques membres du Groupe de travail spécial ont élevé des objections contre les mots "en un lieu conforme", que le Groupe de travail a alors supprimés afin de parvenir à un accord aussi large que possible.

38. M. MORENO PARTIDAS (Venezuela) dit que l'emploi, dans une convention internationale, d'une expression aussi vague que "conformément... à la législation ou aux usages" pourrait soulever des difficultés pour des pays qui, comme le Venezuela, n'ont pas de législation comparable au *Harter Act* des Etats-Unis, par exemple, régissant les opérations précédant immédiatement le chargement ou suivant immédiatement le déchargement des marchandises. La nouvelle convention devrait contenir des dispositions régissant ces deux étapes. A ce sujet, il est intéressant de relever que, dans la République démocratique allemande, par exemple, c'est en se fondant sur un principe de réciprocité qu'on a réglé la question de ces deux étapes : le transporteur confère des droits à ses chargeurs et il est responsable de leurs actes. Il conviendrait d'étendre la notion de préposé ou de mandataire de telle manière que la responsabilité du transporteur ne cesse que lorsque les marchandises ont été livrées au destinataire ou à son représentant, sous réserve bien entendu des limites de responsabilité fixées à l'article 6.

39. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) constate que dans la phrase liminaire du paragraphe 2 de l'article 4 du texte de la CNUDCI figurent les mots "à partir du moment où

celui-ci les a prises en charge". En revanche, dans le document A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1, la disposition correspondante a été précisée et l'on a ajouté à l'alinéa *a* du paragraphe 2 un point i prévoyant que la prise en charge doit avoir lieu "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de chargement". La délégation soviétique se demande si le Groupe de travail spécial considère que le texte qu'il propose est d'une portée plus restreinte que le texte original ou si son libellé est simplement meilleur et plus détaillé que le libellé précédent.

40. M. BYERS (Australie) déclare, en réponse à la question du représentant de l'Union soviétique, que le Groupe de travail n'a pas eu l'intention de restreindre la responsabilité du transporteur telle qu'elle est prévue au paragraphe 1, en introduisant, au paragraphe 2, les mots cités par le représentant de l'Union soviétique, et le but du paragraphe 2 est d'expliciter la notion de responsabilité énoncée au paragraphe 1. Cependant, la question soulevée par le représentant de l'Union soviétique est importante. Tout d'abord, on avait pensé reprendre le texte du paragraphe 1 figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.33, mais le Groupe de travail a finalement adopté le libellé actuel pour concilier tous les points de vue. Il a décidé de retenir, pour l'essentiel, le libellé du paragraphe 2 proposé par les délégations nordiques dans ce document, mais son intention n'était certes pas de limiter la portée du libellé proposé par la CNUDCI.

41. M. KALBOUSSI (Tunisie) dit que sa délégation n'a pas d'objection de principe contre les paragraphes 1 et 3 mais qu'elle souhaiterait que le paragraphe 1 soit modifié par l'introduction d'une référence aux conditions convenues au contrat. Le paragraphe 2 pourrait être simplifié s'il restait sur un plan assez général; il suffirait de dire que la période pendant laquelle le transporteur est considéré comme ayant les marchandises sous sa garde s'étend à partir du moment où il les prend en charge jusqu'au moment où il en effectue la livraison. Il faudrait s'en remettre aux droits nationaux du soin de définir ces moments avec plus de précision puisque les opérations qui engagent la responsabilité du transporteur varient selon les pays.

42. M. DONOVAN (Etats-Unis d'Amérique) signale que sa délégation éprouve les mêmes difficultés que la délégation de l'Union soviétique en ce qui concerne le sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 du texte à l'examen, et plus particulièrement le membre de phrase "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de chargement", qu'il serait préférable de supprimer. Le représentant des Etats-Unis doute, par exemple, que le libellé proposé pour ce sous-alinéa couvre l'éventualité où le transporteur serait habilité à agir pour le compte du chargeur en vertu du contrat de transport et prendrait les marchandises sous sa garde mais n'en serait pas responsable tant qu'elles n'auraient pas passé le bastingage du navire.

43. M. CASTRO (Mexique) estime que la question évoquée par le représentant des Etats-Unis est une question de fond. Il n'est pas opposé à sa suggestion mais considère qu'il vaudrait peut-être mieux que le Groupe de travail spécial se réunisse pour examiner les nouvelles propositions faites.

44. M. MONTGOMERY (Canada) dit que sa délégation partage les craintes que d'autres délégations ont exprimées quant au libellé du sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2, qui risque de susciter des litiges. Pour les éviter, on pourrait modifier le début de cette disposition comme suit : "du chargeur, ou d'une personne agissant pour son compte, au port de chargement".

45. M. TANIKAWA (Japon) dit que sa délégation appuie le projet de texte présenté par le Groupe de travail spécial.

46. M. GUEYE (Sénégal) dit que sa délégation partage les opinions précédemment exprimées concernant le texte proposé pour le sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2. Le libellé proposé complique encore la situation et risque de créer des problèmes de fond qu'il serait difficile de résoudre. La délégation sénégalaise souhaiterait donc que ce texte soit modifié de manière à tenir compte des remarques qui ont été faites.

47. Le représentant du Sénégal demande pourquoi le chargeur est mentionné au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 alors qu'il ne l'était pas dans la disposition correspondante du texte de la CNUDCI. Si le chargeur doit être mentionné au paragraphe 2, il faut qu'il le soit également au paragraphe 3.

48. M. DIXIT (Inde) indique que, après avoir écouté les observations faites par les représentants de l'URSS et des Etats-Unis, il est lui aussi d'avis que le projet présenté par le Groupe de travail spécial n'est pas d'une grande utilité et risque d'être une source de confusion. L'Inde appuie donc fermement le texte de la CNUDCI.

49. Mme OLOWO (Ouganda) avait cru comprendre que le Groupe de travail avait pour mandat d'examiner le paragraphe 1 de l'article 4, mais elle note que ce mandat a de toute évidence été élargi aux autres paragraphes du même article. Cela étant, la représentante de l'Ouganda se demande si l'amendement présenté par sa délégation sous la cote A/CONF.89/C.1/L.107 a été examiné par le Groupe.

50. Le PRÉSIDENT déclare que le Groupe de travail a été autorisé à examiner les autres paragraphes de l'article 4 et qu'au cours de cet examen il a sans aucun doute tenu compte de la proposition ougandaise.

51. M. WAITITU (Kenya) appuie le projet de texte présenté par le Groupe de travail spécial. Il s'inquiète d'entendre de si nombreuses délégations critiquer le libellé du sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2. Il ne pense pas que la formule "conformément... à la législation ou aux usages" risque de susciter des conflits entre les législations nationales et la convention. Si cette formule est supprimée, la délégation kényenne devra reconsidérer l'appui qu'elle apporte au texte du Groupe de travail.

52. M. KHOO (Singapour) dit que, bien que membre du Groupe de travail spécial, sa délégation n'a guère participé à la rédaction du texte à l'étude, mais qu'elle a donné son accord tacite à ce texte une fois rédigé. Toutefois, après avoir entendu les observations des délégations des Etats-Unis et du Canada en particulier, la délégation de Singapour doute que ce texte représente vraiment une amélioration par rapport au projet de la

CNUDCI. Elle serait donc d'avis de garder le texte de la CNUDCI, mais si la majorité est en faveur de la suggestion faite par le représentant du Canada la délégation de Singapour appuierait celle-ci également.

53. M. KELLER (Libéria) appuie la proposition tendant à supprimer les mots "conformément au contrat ... applicables" figurant au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2. Les mots "au port de chargement" doivent être maintenus.

54. M. MASSUD (Pakistan) dit que le projet de texte présenté sous la cote A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1 crée plus de problèmes qu'il n'en résout et qu'elle appuie le texte initial de la CNUDCI.

55. M. SEVON (Finlande) indique que, en tant que membre du Groupe de travail spécial, il se trouve dans la même position que le représentant de Singapour. Il a d'abord pensé que les doutes exprimés avaient trait à la rédaction de l'article, mais il est maintenant convaincu que la délégation de l'URSS a fait une observation très juste. La délégation finlandaise souhaiterait par conséquent qu'au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 les mots "conformément au contrat... applicables" soient supprimés comme l'a proposé la délégation canadienne. Si le texte est maintenu tel quel, il permettra au transporteur d'insérer dans le contrat une clause en vertu de laquelle sa responsabilité ne commencera qu'à partir du moment où les marchandises sont chargées à bord, et telle n'était pas l'intention initiale du Groupe de travail. Ce problème pourrait être réglé par la Commission elle-même, sans qu'il soit nécessaire de renvoyer le texte au Groupe.

56. M. ARGYRIADIS (Grèce) dit que l'intention du Groupe de travail était d'énoncer, au paragraphe 1, le principe selon lequel la responsabilité du transporteur s'étend du port de chargement au port de déchargement, mais pas au-delà. Le paragraphe 2, après avoir spécifié le moment précis où le transporteur prend les marchandises en charge et, par conséquent, où sa responsabilité commence, indique, au sous-alinéa i de l'alinéa *a*, quelles sont les personnes qui sont autorisées à remettre les marchandises au transporteur. A son avis, le sous-alinéa i de l'alinéa *a* et le sous-alinéa ii de l'alinéa *a* sont l'un et l'autre nécessaires. Le sous-alinéa ii l'est pour garantir que le transporteur ne sera pas tenu responsable tant que les marchandises sont encore aux mains des autorités portuaires, et c'est le seul point sur lequel le nouveau texte s'écarte du projet de la CNUDCI.

57. Le représentant de la Grèce n'éprouve aucune difficulté à appuyer la proposition canadienne concernant le sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2. A son avis, ainsi modifié, le texte présenté par le Groupe de travail serait, de tous les textes proposés, celui qui serait le plus facilement acceptable.

58. M. GORMAN (Irlande) dit que certains milieux irlandais se demandent ce qui se produirait, en vertu du régime prévu par la convention, si l'une des parties à un contrat de transport se voyait empêchée par des raisons indépendantes de sa volonté, telle qu'une grève, d'effectuer le transfert des marchandises.

59. M. SMART (Sierra Leone) appuie le texte très clair présenté par le Groupe de travail spécial. La suppression de la fin du sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 nuirait à la clarté du texte, car il y a des cas où le transporteur peut prendre possession des marchandises autrement que conformément au contrat, à la législation ou aux usages, par exemple dans le cas d'une erreur. Certaines législations nationales contiennent des dispositions détaillées régissant de telles éventualités.

60. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) fait observer que la nature du contrat visé au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 n'est pas définie; le seul type de contrat défini à l'article premier est le contrat de transport.

61. A son avis, les mots "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables" devraient être supprimés de ce sous-alinéa i.

62. M. GORBANOV (Bulgarie) dit que sa délégation appuie les observations du représentant de l'Union soviétique, qu'il convient de prendre en considération. A la lumière de ces observations, la délégation bulgare propose que, dans le texte rédigé par le Groupe de travail spécial, le mot "conformément" soit remplacé par "en un lieu conforme", afin que, si le chargeur livre les marchandises en un lieu autre que l'endroit désigné, le transporteur ne soit pas tenu responsable. Sinon, toute la fin du sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2, après les mots "conformément au contrat", devrait être supprimée.

63. M. AMOROSO (Italie) propose d'ajourner la discussion jusqu'au lendemain matin, lorsque le document A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1 aura été distribué dans toutes les langues de travail.

La séance est levée à 18 h 5.

9e séance

Mardi 14 mars 1978, à 10 h 20.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.9

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF. 89/C.1/L.3, L.33, L.39, L.40, L.76, L.88, L.107, L.121/Add.1) [*suite*]

Article 4 (fin)

1. M. KACIĆ (Yougoslavie) appuie le texte proposé par le Groupe de travail spécial sous la cote A/CONF. 89/C.1/L.121/Add.1, parce qu'il améliore considérablement le projet de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), en précisant le moment où le transporteur prend en charge les marchandises et celui où les marchandises cessent d'être sous sa garde. La délégation yougoslave ne saurait se rallier à un texte qui ne contiendrait pas de telles explications. Elle comprend les raisons pour lesquelles, à la séance précédente, certaines délégations ont fait des réserves au sujet de ce texte, et c'est pourquoi elle suggère d'ajouter aux sous-alinéas i de l'alinéa *a* et ii de l'alinéa *b* du paragraphe 2 les mots "de transport" après les mots "conformément au contrat". Mais comme cette modification est d'ordre rédactionnel, peut-être pourrait-elle être renvoyée au Comité de rédaction.

2. M. HERBER (République fédérale d'Allemagne) se prononce pour le projet de texte élaboré par le Groupe de travail spécial, mais appuie l'amendement présenté oralement par la délégation canadienne à la séance précédente et tendant à supprimer le membre de phrase "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables" figurant au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2, car le transporteur devrait être tenu pour responsable des dommages causés aux marchandises, que la prise en charge ait été ou non conforme aux usages.

3. M. TANIKAWA (Japon) dit que sa délégation n'a pas d'objection aux modifications apportées par le Groupe de travail spécial au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2, bien qu'elle se soit tout d'abord prononcée pour le texte initial. Cependant, si l'on supprime le membre de phrase "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables", il faut également supprimer les mots "au port de chargement", faute de quoi ce sous-alinéa ne couvrirait pas le cas où le transporteur prendrait en charge les marchandises en dehors de la zone portuaire et l'on ne saurait pas à quel moment commence sa responsabilité. Il convient d'interpréter le paragraphe 1 et le sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 comme signifiant que si le transporteur prend en charge les marchandises en dehors de la zone portuaire il en est responsable à partir du moment où elles entrent dans cette zone.

4. M. EYZAGUIRRE (Chili) estime satisfaisant le texte initial de l'article 4 qui, dans l'ensemble, résout les problèmes concernant la période pendant laquelle le transporteur est réputé responsable en stipulant expressément que le transporteur est responsable dès le moment où il prend en charge les marchandises au port de chargement jusqu'au moment où il en effectue la livraison au port de déchargement. Le projet du Groupe de travail spécial cherche à préciser le moment à partir duquel les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement et fait donc allusion au travail spécial cherche à préciser le moment à partir duquel les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement et fait donc allusion au moment où le transporteur les reçoit du chargeur conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers au commerce dont il s'agit. A cet égard, la délégation chilienne juge dangereux de faire référence au contrat, car cela revient à prévoir la possibilité de limiter, par voie contractuelle, la période pendant laquelle le transporteur est responsable. A la lumière de ces considérations, elle accepterait soit le texte initial de l'article 4, soit la formule proposée par le Groupe de travail spécial, à condition d'éliminer au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 les mots "au contrat ou"; en revanche, l'allusion à la législation et aux usages est opportune, dans la mesure où elle établit le critère permettant de déterminer le moment à partir duquel le transporteur est ou cesse d'être réputé responsable.

5. M. RAMÍREZ HIDALGO (Equateur) appuie en principe le texte du Groupe de travail spécial, mais fait observer que le sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 peut susciter toute une série de conflits entre transporteurs et chargeurs. C'est pourquoi la délégation équatorienne appuie la proposition chilienne tendant à supprimer les mots "au contrat ou" figurant dans ce sous-alinéa.

6. M. SORENSEN (Maurice) s'étonne de voir tant le projet de la CNUDCI que le texte du Groupe de travail spécial mentionner les usages et les stipulations contractuelles. Comment une convention dont l'objet est d'uniformiser le droit peut-elle se référer à des usages qui n'ont pas été codifiés, sont sujets à modification et se prêtent à des interprétations différentes selon le for devant lequel est porté un litige? Par ailleurs, il est dangereux de faire référence au contrat dans la mesure où cette référence laisserait le champ libre à l'accord des parties, c'est-à-dire en fin de compte à la volonté du transporteur. Quoi qu'il en soit, même si l'on supprime la mention du contrat et même si l'on précise ce qu'il faut entendre par "prise en charge" et "livraison", rien

n'empêchera les parties – en fait, le transporteur – de décider dans le connaissement que la prise en charge ou la livraison aura lieu à bord du navire. Ainsi, nombre de connaissements stipulent que la prise en charge s'effectue lorsque les marchandises sont dans les cales du navire et la livraison lorsque le navire arrive au port, les marchandises étant toujours dans les cales. M. Sorensen espère que ces observations répondent aux arguments avancés contre la proposition tendant à supprimer la référence au contrat et aux usages et souligne qu'il faut, à l'instar des Règles de La Haye, définir dans la convention des limites impératives au-delà et en deçà desquelles les parties au contrat de transport ne pourront ni retarder le début ni avancer la fin de la période pendant laquelle le transporteur est responsable.

7. Par ailleurs, se référant à l'allusion aux autorités portuaires faite à l'alinéa *c* du paragraphe 2 du texte initial et au sous-alinéa iii de l'alinéa *b* du texte présenté par le Groupe de travail spécial, M. Sorensen fait observer que Maurice a centralisé l'administration de la zone portuaire dans les mains d'une seule autorité qui, comme dans d'autres pays, a pour rôle d'assurer la sécurité intérieure (lutte contre la contrebande), mais surtout, vu ses moyens limités, de veiller à l'utilisation optimale de l'infrastructure portuaire (répartition optimale des équipes de dockers, des hangars, etc.). Or, de l'avis de la délégation mauricienne, l'existence d'autorités portuaires n'a rien à voir avec la relation qui existe entre le chargeur et le transporteur lors de la prise en charge ou entre le transporteur et le destinataire lors de la livraison. On ne saurait donc prétendre que l'existence d'une autorité portuaire puisse constituer une modalité spéciale de livraison et c'est pourquoi M. Sorensen propose de supprimer l'alinéa *c* du paragraphe 2 du texte initial ou le sous-alinéa iii de l'alinéa *b* du texte présenté par le Groupe de travail spécial, au cas où celui-ci serait retenu par la Commission.

8. Enfin, invoquant la dernière phrase de l'article 28 du règlement intérieur, le représentant de Maurice propose pour le paragraphe 2 un nouveau libellé fixant des limites impératives applicables à la phase maritime du transport, quelles que soient les stipulations du contrat, prévoyant le cas où le destinataire commet une faute et tenant compte d'un fait qui ne serait imputable à personne. M. Sorensen espère que le texte dont il va donner lecture pourra contribuer à améliorer la rédaction du texte définitif de l'article 4 :

"Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à partir du moment où il les a prises en charge, au plus tard avant le chargement à bord, jusqu'au moment où il en a effectué la livraison, au plus tôt après le déchargement du bord, soit :

"*a*) En les remettant au destinataire;

"*b*) au cas où le destinataire ne se présente pas en les mettant à la disposition dudit destinataire, dûment avisé, dans ses magasins, dans des magasins d'un tiers qualifié de son choix, ou tout autre lieu convenablement choisi;

"*c*) Au cas où il n'est pas possible d'identifier ou d'aviser le destinataire, en les mettant dans les mains d'un tiers désigné par autorité de justice, ou par les lois et règlements applicables au port de destination."

9. M. BYERS (Australie) dit que sa délégation préférerait voir adopter le sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 du texte initial, mais que, si la majorité des participants y sont opposés, elle serait alors disposée à voter pour le texte présenté par le Groupe de travail spécial, tel que la délégation américaine a proposé de le modifier à la séance précédente. Rien dans le paragraphe 1 n'oblige le transporteur à recevoir les marchandises à un moment donné, tandis que le paragraphe 2 cherche à nuancer le paragraphe 1, en précisant que le transporteur est responsable des marchandises quand, conformément au contrat, le chargeur les lui a remises. Le paragraphe 2 fait simplement du contrat un titre en vertu duquel le transporteur entre en possession des marchandises, en prévoyant par exemple le cas de l'absence de contrat et le cas de commerces particuliers. De plus, la mention du contrat au paragraphe 2 a l'avantage, tant pour le chargeur que pour le transporteur, de prévoir que s'il a été convenu que le transporteur prendrait possession des marchandises à un point situé en dehors de la zone portuaire il en sera responsable dès ce moment là. Par ailleurs, la délégation australienne partage le point de vue de la délégation japonaise sur le maintien des mots "au port de chargement" si le membre de phrase "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables" est supprimé. D'ailleurs, si la majorité des participants pensent que le maintien du membre de phrase "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de chargement" serait une source d'ambiguïté, il serait alors préférable tant pour le transporteur que pour le chargeur de le supprimer complètement.

10. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) fait observer que le texte présenté sous la cote A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1 ne répond pas à l'attente des délégations et qu'il serait inutile de le renvoyer à nouveau au Groupe de travail spécial. Que la Commission vote sur l'article 4 ou le renvoie au Comité de rédaction, elle devra tout d'abord se prononcer sur le paragraphe 1. A ce sujet, Mme Richter-Hannes indique que sa délégation préfère le libellé qu'elle a proposé dans le document A/CONF.89/C.1/L.88 et qui, non plus que les amendements du même ordre présentés par diverses délégations, n'a pas pour objet de modifier le paragraphe 1 quant au fond et a été appuyé par un certain nombre de délégations.

11. Passant au paragraphe 2, elle dit que sa délégation est prête à appuyer le projet de la CNUDCI, mais que, si la majorité des participants se prononcent pour la formule proposée par le Groupe de travail spécial, il serait alors préférable de supprimer le membre de phrase "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de chargement". Elle appelle l'attention des membres de la Commission sur les observations formulées par sa délégation dans le document A/CONF.89/C.1/L.88, selon lesquelles, pour combler une lacune du droit international, il faudrait définir les droits et obligations des intermédiaires en contact avec les marchandises avant le chargement et surtout après le déchargement. La définition de la livraison donnée au paragraphe 2 ne résout pas le problème, et il est absolument

nécessaire d'établir un régime qui donne au transporteur un droit de recours.

12. M. SEVON (Finlande) dit que la veille la délégation finlandaise a appuyé l'amendement canadien visant à supprimer au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 dans le projet du Groupe de travail spécial les mots "conformément au contrat... applicables au port de chargement" mais que l'amendement des Etats-Unis qui propose de supprimer le même membre de phrase, y compris les mots "au port de chargement", lui paraît maintenant bien préférable. La Finlande retire donc son appui à l'amendement canadien et se rallie à l'amendement des Etats-Unis.

13. Mme OLOWO (Ouganda) appuie l'amendement des Etats-Unis dans la mesure où il ne s'écarte pas du texte initial, mais pense que la suppression proposée doit également s'appliquer au sous-alinéa ii de l'alinéa *b* du paragraphe 2. L'Ouganda toutefois rappelle que son propre amendement (A/CONF.89/C.1/L.107) vise à introduire un élément supplémentaire de précision touchant la fin de la responsabilité du transporteur dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises, mais reconnaît que les mots "délai raisonnable" sont peut-être trop vagues dans ce contexte. En conséquence, tout en maintenant son amendement, la délégation ougandaise se déclare prête à appuyer tout autre amendement répondant à la même préoccupation.

14. M. NILSSON (Suède) dit que l'idée exprimée à l'article 4 du projet de la CNUDCI, dans la proposition des pays scandinaves (A/CONF.89/C.1/L.33) et dans le texte du Groupe de travail spécial, est la même, à savoir que la responsabilité du transporteur commence au moment où il prend en charge les marchandises. Mais les modalités régissant la prise en charge des marchandises varient d'un port à l'autre, d'un cas à l'autre, et sont souvent loin d'être claires. La proposition des pays scandinaves vise donc à faciliter l'interprétation de la clause énoncée à l'article 4 et à faire en sorte que cette interprétation soit cohérente. Toutefois, si certaines délégations pensent que les mots "conforme au contrat ou à la législation ou aux usages" figurant au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 de la proposition scandinave sont ambigus et créent davantage de problèmes qu'ils n'en résolvent, il est possible de les supprimer, à condition de supprimer aussi les mots "au port de chargement", qui se rapportent "à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce". Le maintien des mots "port de chargement" donnerait à cet alinéa un sens qu'il n'avait pas à l'origine.

15. M. BENTEIN (Belgique) dit que sa délégation était favorable au contenu de l'amendement des pays scandinaves qui est repris dans le projet présenté par le Groupe de travail spécial. En effet, ces propositions corrigent l'asymétrie qu'il y avait dans le projet initial entre la définition du moment où la période couverte par la responsabilité du transporteur prend fin, décrite en détail, et la description du moment où cette période commence. Mais plusieurs délégations ont critiqué la formule "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages" figurant au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 des deux propositions. A ce sujet, la délégation belge fait observer qu'une convention doit énoncer des principes et ne peut prévoir, dans le cas présent, tous les éléments à prendre en compte pour déterminer le moment de la prise en charge des marchandises par le transporteur. La disposition à l'examen doit être lue à la lumière de certains éléments de fait et de droit, et la formule incriminée ne fait que donner une indication sur la façon dont il faut comprendre la prise en charge des marchandises par le transporteur. D'autre part, si cette formule risque de donner lieu à des difficultés, il est possible de s'en passer, car elle ne remplirait plus sa fonction qui est de donner des indications au juge appelé à connaître d'un litige. Dans la pratique, de toute façon, le juge se référera aux usages ou à la législation relatifs au commerce maritime, même si cela n'est pas indiqué dans le texte. En conclusion, la délégation belge est en faveur du projet présenté par le Groupe de travail spécial avec l'omission de la référence à la législation ou aux usages particuliers.

16. M. VANDENESCH (France) dit que la délégation française appuie le texte de l'alinéa *a* du paragraphe 2 présenté par le Groupe de travail spécial, avec la suppression proposée par les Etats-Unis d'Amérique à la séance précédente.

17. M. DIXIT (Inde) dit que l'élément important de la clause énoncée au paragraphe 2 est qu'elle précise que la prise en charge et la livraison des marchandises délimitent la durée de la responsabilité du transporteur et que, à son avis, une fois ce point réglé, il ne devrait plus y avoir de difficultés. Le texte de la CNUDCI est parfaitement clair à cet égard puisqu'il dit que "les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les prend en charge jusqu'au moment où il en effectue la livraison". Ce qui a été ajouté dans le texte du Groupe de travail spécial est inutile et ne fait que compliquer les choses. En effet, le contrat offre la possibilité au chargeur et au transporteur de convenir que la livraison se fera d'une autre façon et il y a effectivement des cas où la livraison ne se fait pas dans le port. En voulant prévoir tous les cas, on court le risque d'en revenir à la règle "de sous palan à sous palan"; il est donc préférable de ne pas mentionner le contrat dans la disposition à l'étude. Le texte de la CNUDCI est plus clair car il prend seulement en considération le fait que la prise en charge a eu lieu pour déterminer le début de la responsabilité du transporteur.

18. Deuxièmement, la délégation indienne note que le projet de la CNUDCI et celui du Groupe de travail spécial ne diffèrent que sur un point, à savoir la teneur de l'alinéa *a* du paragraphe 2 du deuxième texte (A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1) concernant la définition de la prise en charge. C'est donc sur ce paragraphe que la Commission devrait se prononcer.

19. Enfin, la délégation indienne appuie l'amendement de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.88) qui porte sur le fond et consiste à supprimer les mots "au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement" à la fin du paragraphe 1 de l'article 4 du projet de la CNUDCI, montrant bien que le seul point important de cette clause est que les marchandises soient sous la garde du transporteur. L'amendement de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.107) apporte aussi un éclaircissement utile sur le plan de la rédaction.

20. M. KERRY (Royaume-Uni) appuie le texte présenté par le Groupe de travail spécial, avec l'amendement proposé par les Etats-Unis (voir 8e séance, par. 42), compte tenu des précisions apportées par la délégation australienne, à savoir qu'aux termes du paragraphe 2 proposé, le transporteur est réputé avoir les marchandises sous sa garde au port de chargement dès qu'il en a pris livraison.

21. En revanche, le Royaume-Uni est opposé à l'amendement présenté par la République démocratique allemande, car ce dernier aurait pour effet de rendre un régime destiné aux transports maritimes applicable aux transports intérieurs, quelle que soit la loi nationale applicable.

22. M. MONTGOMERY (Canada) retire la proposition canadienne qui tendait à supprimer les mots "conformément aux contrats... applicables" au paragraphe 2 de l'article 4 proposé par le Groupe de travail spécial et se rallie à l'amendement des Etats-Unis, qui a été appuyé par d'autres délégations.

23. M. NSAPOU (Zaïre) souhaiterait que le texte présenté par le Groupe de travail spécial soit renvoyé à ce dernier avec les suggestions de la délégation mauricienne pour une dernière mise au point rédactionnelle, après quoi ce texte recueillerait probablement l'approbation de l'ensemble des délégations.

24. M. SORENSEN (Maurice) précise que sa délégation n'a pas fait de proposition formelle mais qu'elle s'est bornée à exprimer, à titre d'indication, des idées qui pourraient être prises en compte au stade de la rédaction définitive de l'article 4. Les suggestions en question concernent les limites impératives à fixer à la responsabilité du transporteur et la référence abusive à une autorité portuaire, au sous-alinéa iii de l'alinéa *b* du paragraphe 2.

25. Le PRÉSIDENT dit que les suggestions de Maurice seront en effet renvoyées au Comité de rédaction.

26. M. WAITITU (Kenya) dit que sa délégation a revu sa position depuis la séance précédente et qu'elle appuie maintenant le texte du Groupe de travail spécial avec l'amendement des Etats-Unis. Mais les remarques de la délégation indienne concernant les liens qui existent entre la définition donnée au paragraphe 2 et celle qui figure au paragraphe 1 préoccupent la délégation kényenne. A son avis, il faudrait que la Commission s'entende au préalable sur une formulation acceptable du paragraphe 1 avant de se prononcer sur le paragraphe 2.

27. M. ARGYRIADIS (Grèce) fait observer que la proposition de la République démocratique allemande, qui tend à étendre la responsabilité du transporteur au-delà du port de chargement et du port de déchargement, a déjà été rejetée par la Commission lorsque celle-ci a adopté le paragraphe 5 de l'article premier. La Commission a alors décidé de ne pas étendre la responsabilité du transporteur au-delà des ports de chargement et de déchargement, car elle a estimé que cette question devrait être résolue lors de l'élaboration d'une convention sur les transports multimodaux.

28. Le représentant de la Grèce rappelle que certains pays comme la Grèce, dont les transports intérieurs sont régis par des règles impératives, ne peuvent pas accepter que les limites de la responsabilité fixées par la Convention soient également applicables aux transports intérieurs. Il appuie donc le texte présenté par le Groupe de travail spécial, avec l'amendement proposé par les Etats-Unis. Il ne partage pas, à ce sujet, l'avis de la représentante de l'Ouganda qui pense que, si la Commission décide de supprimer, à cet alinéa, la référence à la législation ou aux usages applicables au port de chargement, elle doit également supprimer cette référence au sous-alinéa ii de l'alinéa *b*. Il estime en effet que, s'il est inutile de mentionner le port de chargement, il est indispensable, en revanche, de mentionner le port de déchargement.

29. M. CASTRO (Mexique) se rallie en partie à la déclaration du représentant de l'Inde. Il pense que la Commission devrait revenir au texte initial de la CNUDCI, mais il ne s'oppose pas à ce qu'elle mette aux voix le texte du Groupe de travail spécial, avec l'amendement des Etats-Unis.

30. M. AMOROSO (Italie) estime qu'il n'est pas possible de renvoyer la proposition de Maurice au Comité de rédaction, car il s'agit d'une proposition de fond qui concerne les limites minimales impératives et la référence aux autorités portuaires. En demandant au Comité de rédaction d'en tenir compte, la Commission l'amènerait à outrepasser son mandat.

31. M. GONDRA (Espagne) pense que l'article 4 a suscité une grande confusion. Cette confusion tient au fait que l'article 4 se fonde sur deux critères différents pour déterminer la durée de la responsabilité des transporteurs. Le paragraphe 1 énonce un critère géographique (port de chargement, transport et port de déchargement), alors que le paragraphe 2, bien que destiné à préciser le paragraphe 1, énonce un critère temporel (prise en charge et livraison des marchandises). Mais ces deux critères peuvent ne pas coïncider. Il se peut, en effet, que la prise en charge se fasse en dehors du port de chargement et que la livraison se fasse en dehors du port de déchargement. La confusion naît donc du fait que les deux critères adoptés – le critère géographique (port de chargement, transport et port de déchargement) et le critère temporel (prise en charge et livraison des marchandises) – ne coïncident pas nécessairement. Pour dissiper cette confusion, il faut indiquer clairement, si c'est l'avis de la Commission, que le critère géographique, énoncé au paragraphe 1, l'emporte sur le critère temporel, énoncé au paragraphe 2, et que la responsabilité du transporteur ne peut pas s'étendre au-delà de la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement. Il faudrait donc ensuite, comme la délégation espagnole l'a déjà proposé, donner une définition du mot "port" à l'article 1.

32. Mme OLOWO (Ouganda) dit que sa délégation n'insistera pas sur sa proposition, qui est d'ordre essentiellement rédactionnel, à condition que le Comité de rédaction en tienne compte.

33. Le PRÉSIDENT invite la Commission à se prononcer sur le paragraphe 1 du texte de l'article 4 présenté par la CNUDCI (A/CONF.89/5) et sur les paragraphes 2 et 3 du texte de l'article 4 présenté par le Groupe de travail spécial (A/CONF.89/C.1/L.121/Add.1). La Commission est appelée à voter sur l'amendement de la République démocratique allemande au

paragraphe 1 du texte de la CNUDCI (A/CONF.89/C.1/L.88), qui tend à supprimer le membre de phrase "au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement" à la fin de ce paragraphe, ainsi que sur l'amendement oral des Etats-Unis d'Amérique au sous-alinéa i de l'alinéa *a* du paragraphe 2 du texte du Groupe de travail spécial, qui tend à supprimer le membre de phrase "conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de chargement".

34. *Par 41 voix contre 7, avec 9 abstentions, l'amendement de la République démocratique allemande est rejeté.*

35. *Le paragraphe 1 du texte de l'article 4 présenté par la CNUDCI est approuvé.*

36. *Par 48 voix contre 2, avec 9 abstentions, l'amendement des Etats-Unis est adopté.*

37. *Le paragraphe 2, ainsi modifié, et le paragraphe 3 du texte de l'article 4 présenté par le Groupe de travail spécial sont approuvés.*

QUESTIONS PRINCIPALES SUR LES ARTICLES 5 ET 6 SOUMISES PAR LE PRÉSIDENT À L'EXAMEN DE LA PREMIÈRE COMMISSION (A/CONF.89/C.1/L.132)

38. Le PRÉSIDENT estime que c'est dans l'article 5 que se trouve toute la philosophie du projet de convention ainsi que le compromis que la CNUDCI a réussi à établir entre les divers intérêts en cause. Vu les liens étroits qui existent entre l'article 5 et l'article 6, il convient de les étudier ensemble. La Commission pourrait procéder comme suit : le Président exposera devant la Commission, sous forme de questions, les principes sur lesquels reposent les articles 5 et 6. La Commission examinera alors ces principes l'un après l'autre. Une fois terminé l'examen de chaque principe, la Commission prendra une décision au sujet de chacun d'eux. Ces décisions prises, la Commission étudiera les articles 5 et 6 en procédant autant que possible paragraphe par paragraphe et en tenant compte des amendements dont elle est saisie.

39. M. CASTRO (Mexique) estime qu'après avoir étudié les principes des articles 5 et 6, la Commission devrait envisager de créer un groupe de travail spécial qui serait chargé d'examiner les amendements, afin de déterminer s'il est possible de proposer pour ces deux articles une rédaction qui soit acceptable pour tous.

40. Le PRÉSIDENT dit que cette suggestion devrait être examinée lorsque la Commission aura achevé l'étude des articles.

41. Il donne ensuite lecture des cinq questions qui expriment selon lui les principes sur lesquels reposent les articles 5 et 6. Ces questions sont les suivantes :

"1) Faut-il rétablir l'exonération pour faute nautique ?

"2) La Commission est-elle favorable à la solution du paragraphe 4 de l'article 5 tendant à imposer au demandeur, en cas de dommage causé par l'incendie, la charge de prouver que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires ?

"3) Dans la recherche d'une limite de responsabilité, faut-il adopter un double critère (colis et poids) ou un critère unique (poids) ? Et quel serait le montant de l'indemnité par unité ? Dans quels cas la responsabilité devrait-elle être illimitée ?

"4) Faut-il exclure du champ d'application du régime ou de la convention la responsabilité pour le retard ? Dans la négative, convient-il d'établir un régime spécial pour ce type de préjudice ou faut-il le mettre sur le même pied que le préjudice causé par la perte ? Et au cas où un régime spécial serait préférable, sur quelle base la limite de la responsabilité devrait-elle être fixée ? Sur le montant du fret ou sur un mutiple du fret ?

"5) Comment déterminer l'unité de compte ?"

42. Le Président invite les délégations à proposer l'examen d'autres principes si elles estiment que tous n'ont pas été pris en compte.

43. M. RAY (Argentine) estime que les points fondamentaux figurent dans les questions proposées à la Commission. Mais il voudrait faire deux suggestions. La première, c'est que chaque délégation s'exprime à titre individuel sur chacun des points. La deuxième, c'est qu'on ajoute une sixième question pour demander aux délégations si elles approuvent le principe fondamental exprimé au paragraphe 1 de l'article 5, ce qui revient à demander si les délégations sont satisfaites de la clause d'exonération énoncée au paragraphe 1 de l'article 5. Ce point en effet est important, comme le prouve le projet d'amendement dans lequel un groupe de pays a proposé d'inverser le principe énoncé au paragraphe 1 de l'article 5 qui prévoit une exonération de responsabilité pour absence de faute.

44. Le PRÉSIDENT demande si la délégation argentine pourrait présenter par écrit le principe qu'elle entend faire examiner par la Commission.

45. M. HENNI (Algérie) voudrait ajouter à la liste proposée par le Président une question sur la possibilité de laisser au chargeur et au transporteur la faculté d'augmenter d'un commun accord la responsabilité du transporteur et sur les conséquences qui en découleraient.

46. Le PRÉSIDENT estime que malgré l'importance de ce point, il s'agit non d'un principe mais d'une question de détail, qui pourrait être examinée lorsque la Commission étudiera le paragraphe 4 de l'article 6.

47. M. LAVIÑA (Philippines) souhaiterait que la Commission ait le texte écrit des questions proposées par le Président.

48. M. CLETON (Pays-Bas) voudrait savoir si les questions proposées par le Président seront examinées ensemble.

49. Le PRÉSIDENT précise qu'elles seront examinées l'une après l'autre. Cet examen terminé, les délégations auront une idée d'ensemble du système et la Commission pourra alors prendre des décisions par voie de vote sur chacun des principes. Par ailleurs, le Président propose, pour gagner du temps, que deux ou trois délégations seulement prennent la parole pour soutenir tel ou tel principe ou pour le combattre. Ultérieurement, les articles 5 et 6 seront examinés avec les amendements présentés, dont certains vont tomber à l'issue de la discussion consacrée aux principes. On ne pourra pas toujours procéder paragraphe par para-

graphe, parce que certaines décisions relatives à l'article 5 dépendront des décisions prises sur l'article 6 : par exemple, certains accepteront la responsabilité pour faute de navigation si les limites de la responsabilité sont raisonnables.

50. M. RAY (Argentine) estime que le système proposé par le Président est excellent. Il voudrait que la question supplémentaire proposée par la délégation argentine soit libellée comme suit : "La Commission approuve-t-elle la formule du paragraphe 1 de l'article 5, c'est-à-dire le principe de la responsabilité fondée sur la faute, le transporteur étant exonéré de toute responsabilité s'il peut prouver qu'il n'y a pas faute de sa part ? La Commission a-t-elle une proposition à formuler au sujet de la rédaction de ce paragraphe ?"

51. Le PRÉSIDENT indique que les délégations disposent encore de la séance de l'après-midi pour proposer des principes à l'examen de la Commission.

52. M. AMOROSO (Italie) demande quand interviendront les décisions prises par voie de vote.

53. Le PRÉSIDENT précise qu'une fois terminé l'examen des principes, il sera pris sur chacun d'eux une décision par voie de vote.

54. M. SELVIG (Norvège) voudrait ajouter au troisième principe posé par le Président une question sur la limite de la responsabilité. Il s'agirait de savoir, en ce qui concerne le montant de l'indemnité pour chaque unité, dans quelles circonstances il devrait y avoir responsabilité illimitée.

55. Le PRÉSIDENT invite la délégation norvégienne à présenter sa question par écrit.

56. M. CASTRO (Mexique) voudrait que, dans le choix des orateurs, on applique le principe de la représentation géographique, afin de donner la parole à une majorité d'orateurs du Groupe des Soixante-Dix-Sept, lequel ne peut les désigner lui-même car il s'agit d'une conférence de plénipotentiaires, et il a été décidé que pour défendre ou combattre certains principes, les délégations parleraient à titre individuel.

La séance est levée à 13 h 5.

10e séance

Mardi 14 mars 1978, à 15 h 5.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.10

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF.89/6; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF. 89/8; A/CONF.89/C.1/L.113, L.118) [*suite*]

QUESTIONS PRINCIPALES SUR LES ARTICLES 5 ET 6 SOUMISES PAR LE PRÉSIDENT À L'EXAMEN DE LA PREMIÈRE COMMISSION (A/CONF.89/C.1/L.132) [*suite*]

1. M. RAMBERG (Observateur du Comité maritime international) dit que les délégations connaissent sans nul doute les recommandations relatives aux Règles de La Haye formulées à l'issue de la Conférence du CMI de 1974. Sans entrer dans les raisons qui ont motivé ces recommandations, et qui sont exposées dans le document A/CONF.89/7, aux pages 93 à 100, M. Ramberg voudrait évoquer certaines questions en rapport avec les débats sur la possibilité de rétablir l'exonération pour faute nautique.

2. A la Conférence du CMI de 1974, toute modification du partage des risques comme celle qui est proposée à l'article 5 du projet de convention a rencontré une très forte opposition; on s'est donc efforcé d'élaborer un compromis plus largement acceptable en supprimant l'exonération pour faute dans l'administration du navire et en maintenant l'exonération pour faute nautique et pour incendie.

3. Selon le CMI, la situation actuelle est la suivante : les armateurs craignent que leurs clients hésitent à s'assurer pour des risques supérieurs à ce qui est prévu par les Règles de La Haye et le Protocole de 1968, ou à cautionner un système qui les obligerait à "acheter" aux armateurs la partie de l'assurance actuellement supportée par l'assureur sur facultés. De leur côté, les chargeurs s'intéressent moins à la nécessité d'un système juridique cohérent et universellement acceptable qu'à l'aspect pécuniaire. Ils estiment que, en définitive, ils auront à supporter, par le biais des primes correspondant à l'assurance sur facultés, le coût total des risques encourus et, dans le montant du fret, l'élément correspondant à l'assurance responsabilité de l'armateur; cette modification du partage des coûts leur paraît contraire à leurs intérêts. En premier lieu, l'augmentation des possibilités de recours offertes aux assureurs sur facultés aurait pour effet d'accroître le coût de l'administration des sinistres et par là même le coût total des risques. En second lieu, cette nouvelle répartition des risques serait préjudiciable aux intérêts des pays qui s'efforcent d'encourager leurs importateurs à acheter de préférence "c et f" plutôt que c.a.f., afin d'économiser les devises en soutenant le marché local des assurances.

4. En ce qui concerne l'évolution future du droit maritime, le représentant du CMI voit plusieurs possibilités. Il se peut que la Conférence obtienne un succès complet, comme le Comité l'espère sincèrement, et qu'elle adopte un projet de convention qui remplacera effectivement les Règles de La Haye. Cependant, si les travaux de la Conférence n'aboutissent pas à une réussite,

un échec complet serait préférable à un succès partiel, car celui-ci conduirait à une situation dans laquelle certains pays appliqueraient les Règles de La Haye, d'autres pays le Protocole de 1968 ou la convention de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), tandis que d'autres encore ne reconnaîtraient aucun de ces instruments. Il en résulterait une situation chaotique qui ne profiterait qu'aux hommes de loi.

5. M. SCHALLING (Observateur de l'Union internationale d'assurances transports) tient à indiquer que les assurances transports continueront de fournir des services au commerce international, quel que soit le régime de responsabilité établi par la nouvelle convention, étant donné que les systèmes d'assurance maritime sont assez souples pour s'adapter à des situations différentes.

6. L'Union internationale d'assurances transports a analysé le projet de convention compte tenu des connaissances qu'elle a acquises dans le fonctionnement pratique des systèmes d'assurance et, en particulier, sous l'angle des incidences qu'aurait le nouvel instrument proposé. En principe, il existe deux méthodes d'assurance : l'assurance sur facultés, qui est contractée par l'acheteur ou le vendeur sur la base de la valeur réelle des marchandises et qui reste valable pendant toute la durée du transport, et l'assurance de responsabilité qui protège le transporteur. Dans ce dernier cas, non seulement l'étendue de la perte ou du dommage doit être établie, mais il convient de décider si le transporteur est responsable en vertu de la législation en vigueur ou des conditions du contrat. La nécessité de ces deux types d'assurance est évidente.

7. Il est important qu'il existe un équilibre économiquement justifié entre les deux types d'assurance. Si l'on étend le champ de la responsabilité, le nombre des actions en recours intentées par l'assureur sur facultés augmentera nécessairement et, partant, le nombre des litiges et le coût total de l'assurance. Les Règles de La Haye ont établi entre les deux régimes d'assurance un équilibre qui permet de maintenir le nombre des actions récursoires à un niveau acceptable. L'exonération pour faute nautique et pour incendie joue un rôle important dans cet équilibre, étant donné que la perte totale entraîne généralement l'exonération de responsabilité. Avec le nouveau système proposé, le transporteur maritime serait tenu pour responsable dans la plupart des cas de perte totale et, bien entendu, les assureurs sur facultés intenteraient des actions en dommages-intérêts, alors que, dans le régime actuel, l'indemnisation des pertes totales est couverte par les assurances sur facultés et le risque de perte est réparti entre un grand nombre d'assureurs.

8. Il faut tenir compte du fait que c'est en définitive le consommateur qui supporte le coût total de la production, de la distribution, du transport, de l'assurance et de la protection des marchandises. L'assurance des marchandises et de la responsabilité du transporteur est une nécessité et, en l'occurrence, il est difficile de voir comment un changement dans la répartition des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur pourrait avoir d'autres effets que de modifier les risques couverts par l'assurance.

9. Pour conclure, le représentant de l'Union internationale d'assurances transports fait observer qu'il serait plus facile pour les pays en développement d'établir un marché des assurances maritimes fondé sur l'assurance sur facultés qu'un marché fondé sur l'assurance de responsabilité.

10. Mme LEGENDRE (Observateur de la Chambre de commerce internationale) dit que, pour évaluer le projet de convention soumis à la Conférence, la Chambre de commerce internationale a essentiellement pris en considération les conséquences économiques du nouveau régime proposé et de l'augmentation éventuelle des coûts du transport qui serait supportée par les consommateurs des biens transportés. Après des consultations avec les transporteurs, les assureurs et les chargeurs, la CCI est parvenue à la conclusion que l'aggravation de la responsabilité du transporteur envisagée par le projet de convention conduirait nécessairement à une telle augmentation. Les vues de la CCI ont été communiquées à la CNUDCI et sont exposées dans le document A/CONF.89/7.

11. Si le transporteur maritime doit contracter des assurances de responsabilité plus coûteuses que celles qu'il assume actuellement, cela conduira inévitablement à une augmentation des frais des armateurs. D'autre part, comme l'observateur de l'Union internationale d'assurances transports l'a fait observer, on ne pourrait s'attendre à une diminution du coût de l'assurance des marchandises. Ces conséquences pèseraient plus lourdement sur les pays en développement que sur les nations dont l'économie maritime est développée depuis longtemps, et cela pour deux raisons : d'une part, les Clubs P et I, qui sont pratiquement les seuls à pouvoir assumer les responsabilités nouvelles de l'armateur, se trouvent principalement dans les pays développés; d'autre part, le projet de convention, en modifiant la répartition des risques, tendrait à entraver plutôt qu'à aider les activités d'assurances dans les pays en développement en ce qui concerne les transports maritimes de marchandises.

12. En conséquence, la Chambre de commerce internationale estime qu'il convient de réintroduire l'exonération pour faute nautique dans l'article 5 du projet.

13. M. FRANZINI (Observateur de l'Association des armateurs latino-américains) dit que, de l'avis de cette association, si, dans les autres modes de transport le transporteur peut être tenu pour responsable d'une erreur, d'une faute ou d'une négligence de sa part ou de la part de ses préposés ou mandataires, les risques qu'implique le transport par mer ne sont pas comparables à ceux inhérents aux autres formes de transport malgré les progrès techniques qui ont été réalisés en ce qui concerne la sécurité de la navigation. Il existe divers facteurs tels que la longueur du voyage, les conditions naturelles et les décisions que doit prendre le capitaine sur lesquelles l'armateur n'a aucune prise et qui justifient le maintien de l'exonération pour faute nautique, conformément aux dispositions des Règles de La Haye. En ce qui concerne la répartition des risques entre l'assurance sur facultés et l'assurance de responsabilité, la suppression de l'exonération ne serait à l'avantage d'aucune des parties intéressées et augmenterait les frais que doit supporter le chargeur, et par là même le coût des marchandises pour le consommateur final.

14. M. KERRY (Royaume-Uni) dit que la position de sa délégation sur la très importante question de la faute nautique diffère à certains égards des vues des pays qui, pour des raisons bien compréhensibles, considèrent le nouveau partage des risques proposé comme plus équitable que le régime établi dans les Règles de La Haye, modifiées par le Protocole de Bruxelles. Néanmoins, il souligne que sa délégation ne pense pas qu'il y ait dans ce domaine un conflit d'intérêts entre pays d'armateurs et pays de chargeurs, ou entre pays développés et pays en développement.

15. A court terme, l'extension de la responsabilité du transporteur serait avantageuse pour des pays comme le Royaume-Uni où les activités d'armement et l'assurance de responsabilité sont très développées, car elle entraînerait une augmentation des taux de fret et, par conséquent, du montant des assurances de responsabilité, ce qui améliorerait en définitive la balance des paiements. Néanmoins, la délégation du Royaume-Uni part du principe que toute disposition qui se traduirait par un renchérissement du transport maritime est inopportune, tant dans l'intérêt national que du point de vue du commerce international.

16. Le fait de rendre le transporteur responsable des fautes nautiques aurait deux conséquences évidentes : en premier lieu, il en résulterait une augmentation du coût de l'assurance de responsabilité; en second lieu, cette augmentation ne s'accompagnerait pas d'une réduction correspondante des assurances sur facultés. En conséquence, la délégation du Royaume-Uni est d'avis qu'il faut maintenir l'exonération pour faute nautique pour des raisons économiques; elle partage d'ailleurs cette opinion avec plusieurs autres délégations auteurs de la proposition contenue dans le document A/CONF. 89/C.1/L.113. Le représentant du Royaume-Uni tient à souligner que son pays a adopté cette position après avoir consulté les milieux commerciaux intéressés du Royaume-Uni, ainsi que les armateurs, leurs assureurs de responsabilité, les chargeurs et leurs assureurs, qui ont tous exprimé une opinion unanime.

17. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) reconnaît le bien-fondé des arguments avancés par les représentants des diverses organisations qui s'occupent directement des transports maritimes. Le problème de l'exonération pour faute nautique doit être envisagé dans un contexte économique aussi bien que sous ses aspects juridiques et la Conférence ne doit pas prendre de décision définitive à ce sujet sans avoir pesé toutes les conséquences économiques de la suppression de cette exonération dans la convention. De l'avis de la délégation soviétique, l'une de ces conséquences serait d'augmenter le coût de l'assurance et des taux de fret, et il ne semble guère équitable que les chargeurs, les armateurs et les transporteurs, qui, de toute manière, subissent un préjudice en cas de perte ou de dommage, soient en outre responsables d'une faute nautique commise par le capitaine ou l'équipage du navire. La délégation soviétique estime qu'il est utile d'introduire une clause d'exonération pour faute nautique dans le projet de convention, et a formulé une proposition à cet effet dans le document A/CONF.89/C.1/L.118.

18. M. TANIKAWA (Japon) dit que sa délégation souhaiterait préciser sa position sur la question de l'exonération de responsabilité pour faute nautique. Tout d'abord, il fait observer que les transports maritimes continuent d'être exposés à des risques particuliers et que les indemnités versées pour pertes et dommages tendent à augmenter alors que les techniques de prévention ne sont pas encore tout à fait au point. Si l'on ne prévoit pas d'exonération pour faute nautique, il faut s'attendre à une augmentation du nombre des litiges. Plus grave encore, l'extension de la responsabilité du transporteur entraînerait une augmentation des taux de fret, due au renchérissement de l'assurance de responsabilité, qui est plus coûteuse que l'assurance sur facultés, et cette augmentation serait à la charge du transporteur et finalement du consommateur. Il faut donc examiner attentivement la question de la faute nautique, compte tenu de la nécessité de maintenir le coût total du transport dans des limites raisonnables. Le régime actuel de responsabilité du transporteur, qui est équitable dans l'ensemble, vise à maintenir à un niveau minimal le coût total des marchandises.

19. La nouvelle répartition des risques proposée doit tenir compte des points suivants : tout d'abord, le coût de l'assurance de responsabilité est plus élevé que celui de l'assurance sur facultés; deuxièmement, toute aggravation de la responsabilité du transporteur serait immédiatement répercutée sur les taux de fret par le mécanisme des consultations entre les conférences maritimes et les organisations de chargeurs; troisièmement, l'augmentation des taux de fret aurait pour effet non seulement d'imposer des frais supplémentaires aux chargeurs, mais d'augmenter les coûts pour le consommateur, et pourrait influer sur l'équilibre de la concurrence internationale dans le commerce d'exportation; quatrièmement, le marché d'assurances P et I est limité à un petit nombre de pays et, par conséquent, toute augmentation des coûts de l'assurance de responsabilité pourrait avoir une influence importante sur les balances des paiements nationales, notamment dans le cas des pays en développement; cinquièmement, le refus de l'exonération pour faute nautique ôterait toute raison d'être au système de l'avarie commune, étant donné qu'au moins 90 p. 100 des cas d'avaries communes sont dus à une faute nautique et que, si l'armateur en est responsable, les contribuants à l'avarie commune se retourneront contre lui pour obtenir le remboursement de leurs contributions. Dans ce cas, l'institution de l'avarie commune risquerait de perdre toute signification.

20. Après avoir évalué les répercussions qu'aurait la suppression de l'exonération pour faute nautique, la délégation japonaise est parvenue à la conclusion qu'il convenait de maintenir cette exonération dans la nouvelle convention.

21. M. CASTRO (Mexique) dit que sa délégation tient à réaffirmer qu'elle appuie le texte de la CNUDCI qui supprime l'exonération de responsabilité pour faute nautique. Le Mexique, qui renforce sa flotte marchande et qui sait bien que cette flotte doit être efficace pour pouvoir contribuer avec succès au développement de l'économie nationale, souhaite que la répartition des risques soit aussi équitable que possible dans la nouvelle convention. La question de la faute nautique a des incidences graves, étant donné que la perte ou le dommage, qu'ils soient remboursés par l'assureur sur facul-

tés ou l'assureur de la responsabilité, n'en affectent pas moins les pays qui s'efforcent de développer leur flotte marchande. On a fait valoir, au cours de la Conférence, que toute modification de la répartition des risques conduirait à une augmentation appréciable des taux de fret, mais selon certaines études de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), cette augmentation ne serait que de l'ordre de 1 p.100. C'est là un pourcentage insignifiant par rapport aux augmentations des taux de fret – de 5 p. 100 et davantage – auxquelles les pays en développement doivent faire face chaque année ou même tous les six mois. On ne peut donc soutenir qu'une augmentation de 1 p.100 aurait un effet nettement préjudiciable sur les balances nationales des paiements.

22. M. RAY (Argentine) souligne que la question de la suppression ou du maintien de l'exonération pour faute nautique est l'une des plus controversées de toute la convention. La législation en la matière remonte à 1893, année depuis laquelle l'exonération pour faute nautique a été appliquée. Or on prétend maintenant que la technique s'est suffisamment développée pour permettre d'éliminer ce moyen de défense, bien que l'éventualité d'une erreur humaine existe toujours. Le représentant de l'Argentine n'entend pas procéder à une analyse détaillée des moyens de réduire les risques d'erreur humaine ou de choisir certaines techniques meilleures que d'autres; il se borne à faire observer que, dans la législation maritime actuelle, la question des risques et de la réparation continue d'être la plus importante. Il s'agit de savoir si ce sont les assureurs des marchandises ou les assureurs de la responsabilité qui seront tenus à réparation. Diverses organisations, et en particulier la CNUCED, ont mis l'accent sur la nécessité, pour les pays où les chargeurs sont nombreux, de maintenir le système de l'assurance sur facultés, mais de l'étendre de manière qu'elle couvre aussi certains risques du transport. C'est la raison que l'on a toujours invoquée, dans une optique économique, pour maintenir l'exonération de la responsabilité pour faute nautique. En 1972, lorsque le Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes a préconisé l'élimination de ce moyen de défense, M. Ray s'est beaucoup inquiété des effets que son exclusion pourrait avoir en cas d'avarie commune, d'abordage ou de sauvetage. On peut faire valoir, dans l'un ou l'autre de ces cas, qu'il y a eu faute nautique au cours des événements qui ont entraîné le sinistre proprement dit, ce qui a évidemment de graves conséquences pour l'obtention de dommages-intérêts. Il ne fait pas de doute que le propriétaire du navire couvrira ses risques en s'adressant aux Clubs P et I mais l'on ne saurait prétendre qu'il n'en résultera aucune conséquence économique. Bien qu'il ne soit pas possible actuellement de déterminer avec précision l'ampleur de ces répercussions, malgré les efforts déployés par les spécialistes en la matière, une modification radicale de la responsabilité du transporteur ne peut manquer de se répercuter sur le coût de l'assurance des marchandises et du navire.

23. M. SHAH (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) souhaite clarifier les vues adoptées à la CNUCED lors des discussions sur l'article 5, en particulier en ce qui concerne la résolution de la Commission des invisibles et du financement lié au commerce, de la CNUCED, qui a été citée en séance plénière.

24. A la cinquième session du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUCED, les représentants de quelques pays développés ont déclaré que l'article 5 n'était pas satisfaisant parce que la faute nautique y avait été omise en tant que cause d'exonération de la responsabilité, omission qui risquait, selon eux, d'augmenter le coût total du transport et de l'assurance. Leurs vues, ainsi que les avis contraires exprimés par les représentants d'autres pays développés, figurent aux paragraphes 6, 8 et 9 du rapport du Groupe de travail sur cette session[1].

25. Les représentants de ces mêmes pays se sont référés à une étude de la CNUCED sur l'assurance maritime des marchandises[2] et à la résolution 9 (VII) de la Commission des invisibles et du financement lié au commerce, dans laquelle cette commission faisait sienne la conclusion de cette étude, selon laquelle le maintien du système actuel d'assurance sur facultés était indispensable et que toute modification radicale de la répartition des risques, qui consisterait à substituer la responsabilité du transporteur à l'assurance de la marchandise, serait particulièrement préjudiciable aux intérêts des pays en développement[3]. L'article 5 a été considéré comme constituant une telle modification radicale[4].

26. Les contre-arguments des pays en développement sont exposés aux paragraphes 12 à 16 du rapport. Ces pays ont déclaré qu'il n'existait pas de contradiction entre l'article 5 et la résolution 9 (VII), car ils ont estimé que la résolution visait une modification "radicale" de la répartition des risques selon la formule figurant dans l'étude du Secrétariat, particulièrement aux paragraphes 162, 165, 176 et 183, à savoir une modification qui substituerait un système de responsabilité absolue et l'assurance du connaissement à un système de responsabilité fondée sur la faute. Comme l'article 5 n'envisage pas un tel changement de régime, les pays en développement n'ont pas jugé bon d'invoquer la résolution en faveur du rétablissement de l'exonération pour faute nautique. L'assurance des marchandises serait maintenue en tant que système et les intérêts des pays en développement n'en seraient pas affectés. En outre, la résolution portait exclusivement sur l'assurance, tandis que le Groupe de travail de la CNUCED et la CNUDCI ont dû étudier le transport maritime dans son ensemble.

27. Les représentants des pays en développement ont aussi déclaré que, faute de statistiques, il n'était pas certain que les taux de fret augmenteraient automatiquement dans toutes les catégories de trafic. Même avec le règlement actuel de La Haye, le fret maritime s'accroît d'année en année à des taux multiples importants d'environ 10 à 15 p. 100 dans la plupart des catégories de trafic. Même s'il y avait une augmentation dans certaines catégories – en vertu de l'article 5 –, augmentation qui serait de 0,1 à 0,2 p. 100 environ selon des estimations faites dans des rapports qu'ont fait deux pays développés à la CNUDCI, les représentants de ces

[1] TD/B/C.4/148.
[2] TD/B/C.3/130.
[3] TD/B/C.4/148, par. 10.
[4] *Ibid.*, par. 11.

pays étaient disposés à consentir "un petit sacrifice, compte tenu du surcroît de sécurité que représentait pour eux le système de responsabilité proposé dans le projet de convention". Ils ont aussi considéré que, avec l'expansion de leurs marines marchandes, l'assurance de responsabilité absorberait une part importante des marchés locaux d'assurances. Leur point de vue, pour l'essentiel, a été appuyé par les représentants de quelques pays développés[5].

28. M. NDAWULA (Ouganda) dit que, de l'avis de sa délégation, les frais d'assurance pourraient augmenter légèrement du fait de l'extension de la responsabilité du transporteur, si l'exonération pour faute nautique était supprimée, mais que cette augmentation ne serait pas aussi forte qu'on l'a laissé entendre. En définitive, l'assurance de responsabilité est bien meilleur marché que l'assurance sur facultés et c'est avant tout de celle-là que le transporteur devrait se soucier. On ne dispose pas encore de statistiques suffisantes pour chiffrer exactement le renchérissement de l'assurance sur facultés, mais il ne devrait pas être excessif compte tenu des pertes que le chargeur aurait à supporter si le transporteur pouvait invoquer les exonérations prévues par les règles actuelles.

29. La délégation ougandaise a songé au cas où le capitaine est copropriétaire du navire – et non seulement le préposé ou le mandataire du transporteur – ainsi qu'à la situation très délicate dans laquelle se trouverait le chargeur si le capitaine commettait une faute nautique. Elle est parvenue à la conclusion qu'il vaudrait peut-être mieux que le transporteur soit toujours responsable en cas de faute nautique, à moins qu'il puisse être établi qu'une telle faute est due à une avarie commune ou à un cas de force majeure.

30. M. POPOV (Bulgarie) dit que sa délégation se prononce pour le rétablissement de la faute nautique comme cause d'exonération de la responsabilité du transporteur. Il fait siennes les observations formulées à cet effet par un certain nombre d'autres délégations, notamment celle de l'Union soviétique. Il ajoute que, à son avis, un vote, incontestablement utile dans certains cas, ne contribuerait guère, ou pas du tout, à la solution de la question à l'examen.

31. M. AMOROSO (Italie) réaffirme que sa délégation est favorable à une nouvelle convention qui protégerait mieux le chargeur. D'une manière générale, on a évidemment l'impression que les pays qui préconisent le maintien de la faute nautique comme cause d'exonération de la responsabilité du transporteur sont ceux qui défendent les intérêts des transporteurs. Néanmoins l'Italie n'est parvenue à sa décision qu'après avoir dûment consulté tous les intéressés, y compris les chargeurs, lesquels ont approuvé cette décision. En outre, malgré le volume des importations et des exportations de l'Italie, qui sont parmi les plus élevées du monde, et en dépit de l'importance de sa marine marchande, 20 p. 100 seulement des marchandises à destination ou en provenance de l'Italie sont transportés sur des navires italiens, 80 p. 100 étant chargés sur des navires battant d'autres pavillons.

32. M. BYERS (Australie) annonce que sa délégation est favorable au texte de la CNUDCI et qu'elle est opposée à l'inclusion d'une exonération pour faute nautique. Le paragraphe 1 de l'article 5 règle d'une manière juste et raisonnable la question du partage des responsabilités entre le transporteur et le chargeur, en disant simplement que le transporteur est responsable du préjudice survenant pendant le temps où il est responsable, à moins qu'il n'établisse que ce préjudice n'est pas dû à une négligence de sa part. Par ailleurs, conformément à l'article 12, le transporteur peut invoquer la responsabilité du chargeur. On suggère maintenant d'introduire une disposition qui rendrait le chargeur responsable du préjudice si le transporteur pouvait prouver une négligence; mais on n'a pas dit qu'il fallait introduire une disposition correspondante à l'article 12. A première vue tout au moins, cette proposition paraît extravagante : elle est contraire à la raison autant qu'à la justice. Elle repose sur l'idée que l'omission de la faute nautique en tant que cause d'exonération entraînerait une augmentation des taux de fret et des dépenses du chargeur. Cela revient à dire que la diligence dont fait preuve le transporteur est généralement si médiocre qu'on imposerait au chargeur un très lourd fardeau si le transporteur devait être responsable dans la même mesure que tout un chacun. En fait, il est surprenant que des pays qui ont depuis longtemps une marine marchande viennent dire à la Commission que ces marines sont si négligentes que les transports maritimes cesseraient d'être rentables si la responsabilité pour faute nautique était retenue. Il n'existe pas de données ou de statistiques vérifiables qui puissent montrer que le chargeur encourrait vraiment des frais supplémentaires si le transporteur était tenu pour responsable. Le Gouvernement australien, pour sa part, est persuadé que cette éventuelle augmentation serait minime et qu'elle pourrait même se résorber à l'avenir : si la convention entre en vigueur, elle incitera le transporteur à éviter les fautes nautiques, pour des raisons économiques, et, pour la première fois, le transporteur devra accepter l'idée que, en cas de négligence, le coût de cette négligence est à sa charge.

33. M. GUEIROS (Brésil) convient que l'exonération de la responsabilité pour faute nautique est une question économique plus que juridique et déclare qu'il n'est que naturel, à une époque où la technique évolue rapidement, d'envisager une extension de la responsabilité du transporteur. Cette façon de poser le problème peut même s'appuyer sur un précédent, le paragraphe 2 de l'article 20 de la Convention de Varsovie[6], qui concerne la question encore plus délicate des transports aériens.

34. Compte tenu des nombreux aspects du problème, le représentant du Brésil souhaite cependant entendre d'autres représentants avant de faire connaître la position définitive de sa délégation quant à l'inclusion ou à l'omission de l'exonération de la responsabilité pour faute nautique dans la convention.

35. M. EYZAGUIRRE (Chili) dit que sa délégation appuie l'idée fondamentale dont s'inspire l'article 5, lequel prévoit un système satisfaisant de responsabilité fondé sur la faute ainsi qu'une répartition équilibrée des risques entre le propriétaire des marchandises et le transporteur. Cet article dissipe aussi, pour une bonne part, l'incertitude découlant des dispositions des Règles

[5] *Ibid.*, par. 17.

[6] Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXXXVII, p. 11.

de La Haye sur les droits et les devoirs, notamment parce que la plupart des exonérations énoncées à l'article IV de ces règles[7], et notamment l'exonération pour faute nautique, n'y figurent pas. La plupart de ces exonérations répondaient aux exigences d'une époque révolue en raison des progrès réalisés dans le transport maritime, la navigation et les communications.

36. Il convient de relever que les limitations de la responsabilité imposées par les Règles de La Haye ont entraîné une augmentation du coût de l'assurance des marchandises, rendant ainsi plus difficile l'accès des marchandises des pays en développement aux marchés mondiaux.

37. Certes, il est peut-être vrai, d'une manière générale, que l'aggravation de la responsabilité du transporteur entraînerait une augmentation du coût des transports mais, selon le projet de convention, le transporteur pourrait encore se libérer de sa responsabilité pour des motifs tels que les cas fortuits, de force majeure, le vice propre de la chose et la faute ou le dol du chargeur. De plus, l'article 6 fixe une limite monétaire à la responsabilité du transporteur. Il est donc difficile d'accepter l'idée que le projet de convention entraînerait une importante augmentation des coûts du fret et de l'assurance.

38. Le principal inconvénient des Règles de La Haye consistait en ce que la liste des exonérations énumérées au paragraphe 2 de l'article IV, y compris l'exonération pour faute nautique, limitait à tel point la responsabilité du transporteur qu'elles se prêtaient à des abus et qu'elles ont donné lieu à des décisions contradictoires de la part des tribunaux.

39. Aux termes de l'article 5 du projet de convention, la charge de la preuve incombe au transporteur, c'est-à-dire à la personne qui est la mieux placée pour savoir ce qui a causé la perte ou l'avarie des marchandises ou le retard à la livraison et pour prouver qu'il n'y a eu ni faute ni négligence de sa part. Cet article reflète une conception positive qui est conforme aux principes juridiques fondamentaux.

40. C'est pourquoi la délégation chilienne est opposée aux divers amendements à l'article 5, paragraphe 1, et notamment à l'inclusion, dans le projet de convention, de la faute nautique comme cause d'exonération de la responsabilité. En outre, les mots "dans la navigation ou dans l'administration du navire", qui figurent à l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article IV des Règles de La Haye, ont fait l'objet de nombreuses interprétations divergentes, et bien des fautes nautiques ont été confondues avec des fautes commerciales se rapportant aux marchandises.

41. M. EL KORASHI (Egypte) déclare que sa délégation appuie l'article 5, paragraphe 1, tel qu'il est rédigé, et qu'elle est opposée à l'inclusion de la faute nautique en tant que cause d'exonération de la responsabilité du transporteur, ce qui serait contraire aux règles générales de la responsabilité. Il n'est aucunement prouvé, de l'avis de la délégation égyptienne, que les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 entraîneraient une augmentation appréciable des frais d'assurance et des taux de fret.

42. M. DIXIT (Inde) fait observer que tout changement suscite inévitablement des protestations. Le cas de la ceinture de sécurité montée sur les automobiles est à cet égard un exemple bien connu : il y a d'abord eu de vives protestations dans les milieux commerciaux, jusqu'à ce qu'il soit établi que la ceinture de sécurité n'entraînerait pas une augmentation des coûts mais favoriserait une conduite plus sûre. Dans le cas présent, tout ce que les pays en développement désirent, c'est obtenir que les navires soient bien gérés. Bien entendu, toute mesure qui sera décidée à cet effet sera appliquée dans ces pays.

43. La délégation indienne n'est pas favorable à l'inclusion, dans la convention, de la faute nautique en tant que cause d'exonération de la responsabilité du transporteur.

44. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), appuyant le projet de la CNUDCI, déclare que le maintien de l'exonération pour faute nautique, qui a été introduite avant que soient mis au point des auxiliaires de navigation modernes, serait un anachronisme. En outre, cette exonération a encouragé les litiges et les résistances opposées au règlement de réclamations justifiées, y compris dans le cas de réclamations concernant une contribution au titre de l'avarie commune.

45. Ce qu'il faut, c'est que les transporteurs soie fortement encouragés à améliorer leurs méthodes de navigation, afin que les marchandises puissent être transportées en toute sécurité et qu'il n'y ait ni préjudice ni réclamations. Il ressort des études présentées à la CNUDCI que le meilleur moyen d'améliorer les normes de sécurité est de faire comprendre à chaque transporteur qu'il devra supporter la totalité du coût, soit directement, soit par le biais d'une responsabilité P et I qui sera plus élevée. Si l'on réintroduisait l'exonération pour faute nautique, la totalité des chargeurs et la plupart des transporteurs devraient supporter les risques et les coûts résultant de la négligence de quelques-uns.

46. M. ATTAR (Iraq) dit que, pour sa délégation, il serait contraire à toutes les règles juridiques des pays développés aussi bien que des pays en développement de réintroduire l'exonération de la responsabilité pour faute nautique. Pareille exonération inciterait le transporteur à négliger l'obligation qui lui incombe d'exercer une diligence raisonnable dans la navigation, dans le choix de l'équipage et dans le contrôle et l'entretien des installations du navire. En outre, le demandeur ne peut que difficilement faire la preuve d'une faute nautique. C'est pourquoi la délégation iraquienne préfère le texte proposé par la CNUDCI.

47. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) précise que sa délégation, qui est l'un des auteurs du document A/CONF.89/C.1/L.113, est favorable à l'exonération de la responsabilité pour faute nautique.

48. Les arguments avancés en faveur du texte actuel de l'article 5 ne sont pas convaincants. Il est peu probable que l'augmentation des taux de fret résultant de l'application du texte actuel soit aussi modique que le représentant du Mexique semble le penser. Selon des études qui ont été faites, l'augmentation serait plutôt de 3 à 4 p. 100, voire davantage. Ne serait-elle que de 2 p. 100,

[7] The International Law Association, *Report of the Thirtieth Conference*, vol.II, *Proceedings of the Maritime Law Committee*, Londres, Sweet & Maxwell, Ltd., 1922, p. 269.

le coût total de l'assurance n'en augmenterait pas moins de plusieurs centaines de millions de marks, et cet aspect devrait jouer un rôle important dans la décision de la Commission.

49. Malgré les raisons philosophiques invoquées par le représentant de l'Australie, il est clair qu'en pratique les diverses parties intéressées au transport des marchandises par mer ne souhaitent pas que le transporteur encoure une responsabilité comme celle qui est envisagée. Il semble que le représentant de l'Inde, dans son argumentation sur les rapports entre le coût et la sécurité, parte de l'idée que les transporteurs agissent au mépris de la sécurité. Tel n'est pas le cas; pour faire face à la concurrence, les transporteurs doivent faire preuve d'une haute efficacité et d'un sens élevé de leurs responsabilités.

50. M. CARRAUD (France) dit qu'il faut tenir compte du fait que les progrès réalisés dans le domaine des communications et dans d'autres domaines de la technique ont grandement réduit les risques de la navigation, et que celle-ci présente désormais beaucoup moins de difficultés pour le transporteur qu'autrefois. En tout cas, le transporteur assume des risques normaux, qui font partie de l'exécution d'un contrat de transport, et la notion même de contrat implique certaines obligations juridiques dont aucune convention internationale ne devrait chercher à le libérer. De plus, une convention internationale comme celle qu'on est en train d'élaborer devrait être orientée vers l'avenir et ce serait faire preuve de myopie que de ne légiférer qu'en fonction de la situation présente.

51. Il est certain que la nouvelle convention devrait tendre à établir un équilibre plus juste entre les intérêts du chargeur et ceux du transporteur. Il ne semble pas probable que le coût du fret augmente sensiblement en raison des dispositions du texte de base. Bien que la France soit elle-même une importante nation d'armateurs et que 50 p. 100 environ de son commerce maritime s'effectuent sous pavillon français, elle n'appuie pas la proposition de rétablir l'exonération de la responsabilité pour faute nautique mais elle préfère que le paragraphe 1, et même l'article 5 tout entier, soient maintenus sous leur forme actuelle.

52. M. SANYAOLU (Nigéria) indique que sa délégation préfère aussi le maintien du texte du paragraphe 1 de l'article 5 dans le libellé actuel. Ce texte est le résultat d'un compromis, et les délibérations passées ont montré que l'exonération pour faute nautique n'est pas acceptable.

53. M. MacANGUS (Canada) indique que sa délégation appuie le texte du paragraphe 1 de l'article 5, tel qu'il est rédigé.

54. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) souligne que sa délégation accueillerait favorablement le rétablissement de l'exonération de la responsabilité pour faute nautique. Il n'est pas raisonnable de faire supporter à un seul des deux partenaires les risques du transport par mer; d'ailleurs, la notion de participation commune aux risques encourus est une notion consacrée par la législation maritime de bien des pays.

55. Il ne faut pas oublier non plus que la situation du chargeur est plus sûre s'il contracte sa propre assurance sur facultés que s'il doit chercher réparation en s'adressant à l'assureur de la responsabilité du transporteur; dans le premier cas, la situation est assez simple à régler, mais dans le second, lorsque des réclamations sont présentées, le règlement des sinistres est en général long et compliqué. De plus, quoi qu'on en ait dit, en imposant au transporteur une responsabilité rigoureuse, comme il est prévu dans le texte actuel, on aboutirait inévitablement à d'importantes augmentations des taux de fret.

56. Quels que soient les espoirs placés dans la nouvelle convention, celle-ci devra être pratique et largement acceptable pour présenter une réelle utilité.

57. M. MARCIANOS (Grèce) dit que sa délégation partage l'avis exprimé par les représentants de la Pologne et de la République fédérale d'Allemagne; il n'est pas sûr que l'augmentation des taux de fret qui résulterait de l'aggravation proposée de la responsabilité pesant sur le chargeur serait aussi faible que certains orateurs l'affirment, et de toute façon, il ne voit pas l'intérêt de provoquer inutilement une hausse des coûts, aussi légère soit-elle.

58. La délégation grecque est d'avis que la Commission doit envisager le problème sous un angle pratique. Il ne faut pas oublier que, dans la pratique, les marchandises sont de toute façon bien assurées – du reste, les assureurs eux-mêmes ne préconisent pas le transfert de responsabilité qui résulterait de l'application du texte actuel. De même, il convient de prendre dûment en considération les périls de la navigation, qui obligent les responsables des navires à prendre des décisions immédiates sans avoir le temps d'en délibérer comme peut le faire la Commission. L'exonération de responsabilité pour faute nautique est conforme à la notion de communauté des risques – navire et marchandises ensemble – qui a longtemps été un principe du commerce maritime et qui devrait être maintenue dans la convention.

59. M. SELVIG (Norvège) dit que sa délégation appuie le texte de base proposé pour l'article 5. Le principe en discussion ne fait pas partie des principes énoncés dans ce texte. Ce que la Commission doit examiner, ce sont les répercussions pratiques du texte final sur le plan de l'assurance. Le but du projet n'est pas d'encourager un système d'assurance de responsabilité pour remplacer l'assurance sur facultés. La délégation norvégienne pense que l'indemnisation des pertes de marchandises, en tout état de cause, restera fondamentalement la même quel que soit le texte final de l'article à l'examen.

60. Il est difficile, faute d'éléments concrets, de discuter des incidences de la clause relative à la faute nautique sur les coûts. Toutefois, les effets économiques globaux de cette disposition seront sans doute modestes, étant donné que les risques de navigation sont couverts avec d'autres risques, conformément aux risques dits "FPA", à des taux croissants de primes d'assurance s'élevant à 0,3 p. 100 de la valeur des marchandises. Les modifications proposées à l'article 5 auraient notamment pour effet de permettre aux assureurs des marchandises d'obtenir des remboursements plus élevés de la part des transporteurs; en conséquence, leurs primes diminueraient. Par ailleurs, les primes de l'assurance de responsabilité augmenteraient parce que les recours seraient plus nombreux. Par conséquent, tout compte fait, le coût global de l'assurance resterait pratiquement inchangé.

De même, les contributions d'avarie commune qui, jusqu'à présent, étaient payées au titre de l'assurance sur facultés le seraient désormais au titre de l'assurance de responsabilité; la question n'est donc pas de savoir si l'assurance d'avarie commune va être supprimée ou non, mais seulement de savoir qui va la payer.

61. Pour la délégation norvégienne, la convention doit être acceptable pour le plus grand nombre de pays possible et, pour cette raison, elle ne devrait prévoir aucune exonération de responsabilité pour faute nautique.

62. M. CASTRO (Mexique), exerçant son droit de réponse, dit que, dans son intervention précédente, à laquelle la République fédérale d'Allemagne s'est référée, il a donné par inadvertance un chiffre excessivement élevé pour indiquer la hausse des taux de fret qui pourrait résulter de la nouvelle convention. Le chiffre exact est de l'ordre de 0,01 à 0,02 p.100.

63. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner le paragraphe II du document A/CONF.89/C.1/L.132.

64. M. NDAWULA (Ouganda) dit que sa délégation appuie sans réserve la proposition de la délégation indienne concernant le paragraphe 4 de l'article 5 (A/CONF.89/C.1/L.61). Cette proposition semble s'écarter du principe établi selon lequel, en droit, la charge de la preuve incombe au demandeur. Toutefois, la doctrine de la *res ipsa loquitur* dans les cas de négligence présumée oblige le défendeur à démontrer qu'il n'y a pas eu négligence. Si l'on considère que des navires convenablement préparés au voyage ne doivent pas prendre feu, le fait qu'un incendie se déclare semblerait indiquer une négligence possible de la part du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires. En cas d'incendie dû à un cas de force majeure, le transporteur peut être exonéré de sa responsabilité en vertu de la clause relative à la force majeure. Le transporteur est tenu de fournir un navire navigable, convenablement équipé et doté d'un bon équipage et d'exercer une diligence raisonnable dans la manutention, l'arrimage et le transfert des marchandises, en prenant en considération les caractéristiques particulières des marchandises transportées. Normalement, la responsabilité du transporteur prend fin au moment où les marchandises sont remises du palan du navire à un réceptionnaire autorisé au port de déchargement. L'intérêt que présentent pour le transporteur lui-même les normes de sécurité de son navire est une raison de plus pour lui demander de prouver, en cas d'incendie, que la négligence n'en est pas la cause.

65. La délégation ougandaise pense que le transfert de responsabilité ne justifierait pas une augmentation des taux de fret.

66. M. FUCHS (Autriche) dit que sa délégation ne peut appuyer le texte du paragraphe 4 de l'article 5 tel qu'il est libellé, car il est injuste dans son principe et risque d'être d'une application difficile en pratique. Les transporteurs sont souvent amenés à transporter des marchandises qui, de par leur nature même, s'enflamment facilement, aussi élevées que puissent être les normes de sécurité appliquées par le transporteur.

67. La délégation autrichienne préférerait que l'on supprime le paragraphe 4 de l'article 5, mais elle est disposée à examiner un texte qui placerait la charge de la preuve sur le demandeur dans les cas où le transporteur peut prouver que les marchandises étaient dangereuses par elles-mêmes.

68. M. SMART (Sierra Leone) dit que sa délégation appuie sans réserve les arguments d'ordre juridique présentés par l'Ouganda. Il est juste que la charge de la preuve, en cas de litige, incombe au transporteur, car il a une connaissance directe des circonstances de l'incident, alors que le demandeur peut difficilement obtenir ces éléments d'information. Lorsqu'une convention internationale ne fait pas référence à l'obligation du transporteur en matière de diligence et de navigabilité du navire, c'est au transporteur qu'incombe la charge de la preuve en vertu de cet instrument, sinon il pourrait agir avec négligence en toute impunité. Si les faits sont en faveur du transporteur, il lui est facile d'établir qu'il n'y a pas eu négligence.

69. Quant à la hausse redoutée des taux de fret, ce n'est pas un argument convaincant; les taux de fret augmentent régulièrement depuis 50 ans, dans des proportions considérables et pour bien des raisons, et l'application du présent texte n'y changera pas grand-chose.

La séance est levée à 18 h 20.

11e séance

Mercredi 15 mars 1978, à 10 h 20.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.11

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF.89/8) [*suite*]

QUESTIONS PRINCIPALES SUR LES ARTICLES 5 ET 6 SOUMISES PAR LE PRÉSIDENT À L'EXAMEN DE LA PREMIÈRE COMMISSION (A/CONF.89/C.1/L.132) [*suite*]

1. Le PRÉSIDENT invite les délégations à poursuivre le débat sur la question II du document A/CONF.89/C.1/L.132, qui est relative au paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention.

2. M. WAITITU (Kenya) estime qu'imposer au demandeur, qui sera dans la plupart des cas le chargeur, la charge de prouver qu'en cas de dommage causé par l'incendie ce dernier résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires, c'est lui imposer une tâche impossible. S'il y a incendie à bord du navire, c'est le transporteur qui détient les preuves des faits. C'est donc à lui que doit incomber la charge de la preuve. L'imposer au demandeur est une injustice. Et la délégation kényenne ne trouve pas convaincants les arguments économiques avancés pour justifier le texte du paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention. C'est pourquoi elle se joint aux délégations qui sont opposées à ce paragraphe.

3. M. MASSUD (Pakistan) estime que les dispositions du paragraphe 4 de l'article 5 sont encore plus rétrogrades que les Règles de La Haye ou même que les dispositions antérieures à ces règles. Dans un texte qui vise à améliorer la situation du chargeur et à établir un juste équilibre entre les droits et les responsabilités du transporteur et du chargeur, il est tout à fait déraisonnable et même absurde d'imposer la charge de la preuve au chargeur, car c'est le transporteur qui détient les preuves des faits, et il est à peu près impossible que le demandeur puisse prouver que l'incendie était dû à la faute ou à la négligence du transporteur.

4. M. CLETON (Pays-Bas) dit que l'incendie est l'un des principaux risques du transport maritime. Le cas d'incendie diffère de la faute de navigation en ce qu'il est souvent dû aux caractéristiques ou aux vices des marchandises transportées. La multiplication des transports de marchandises dangereuses a augmenté les risques d'incendie. Aussi toute modification de la répartition des risques ne manquerait-elle pas d'avoir de graves répercussions sur le prix des transports maritimes.

5. Dans le droit maritime actuel, l'institution de l'avarie commune permet de répartir les conséquences pécuniaires des mesures prises par le capitaine en cas de péril pour sauver le navire et le reste de la cargaison. Si certaines marchandises sont sacrifiées volontairement dans l'intérêt commun, leurs propriétaires reçoivent un dédommagement. La suppression du paragraphe 4 de l'article 5 compromettrait le fonctionnement de l'institution de l'avarie commune, parce que les chargeurs dont les marchandises sont arrivées à bon port refuseraient de contribuer aux avaries en faisant valoir que le transporteur doit d'abord faire la preuve qu'il est dégagé de toute responsabilité. Si dans tous les cas d'incendie il faut que la question de la responsabilité soit tranchée par les tribunaux, les règlements d'avarie commune seront retardés de plusieurs années. La suppression du paragraphe 4 de l'article 5 affecterait donc les intérêts légitimes du propriétaire des marchandises qui ont été sacrifiées.

6. La charge de la preuve en cas d'incendie n'est pas un problème aussi simple que le prétendent certaines délégations. Il est quelquefois difficile de déterminer quelle est l'origine de l'incendie. Si les conclusions de l'enquête sont claires, il n'y a pas de problème, car elle indiquera qui est responsable. Si la cause de l'incendie reste indéterminée, la charge de la preuve n'est plus qu'une question de répartition des risques. Il faut alors déterminer si le transporteur doit des dédommagements ou si l'assureur supporte les risques.

7. La délégation néerlandaise approuve sans réserve le texte du paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention. Ce texte est issu d'un compromis et s'il est modifié, il y aura lieu de le reconsidérer par rapport à l'ensemble du projet.

8. M. FILIPOVIĆ (Yougoslavie) déclare que sa délégation approuve le texte du paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention. Nombre d'incendies sont dus aux marchandises transportées et si quelquefois on a du mal à en déterminer la cause, il ne fait aucun doute que certains proviennent d'une combustion spontanée qui n'est pas sans liens avec le fait que le transporteur se trouve souvent dans l'impossibilité de contrôler le pourcentage d'humidité de certaines marchandises et doit alors s'en remettre entièrement au chargeur et à ses déclarations. Si la Commission décide de conserver le paragraphe 4 de l'article 5, la délégation yougoslave proposera quelques modifications d'ordre rédactionnel.

9. M. CARRAUD (France) fait savoir que la délégation française approuve le texte du paragraphe 4 de l'article 5. Elle estime en effet que même si la solution proposée dans ce paragraphe n'est pas entièrement satisfaisante du point de vue juridique, le cas d'incendie est le seul qui, contrairement à la faute nautique, permette une répartition équitable des risques entre le transporteur et le chargeur. Les causes d'incendie sont en effet très difficiles à établir. L'incendie peut être dû à la négligence de l'équipage ou au mauvais fonctionnement du navire, mais aussi à la nature, à l'état ou aux vices propres des marchandises. L'incendie est un risque de transport qu'il peut paraître aussi équitable de faire supporter aux marchandises transportées qu'au navire. Les dispositions du paragraphe 4 de l'article 5 ne constituent pas une exonération de responsabilité, mais uniquement un renversement de la charge de la preuve au sujet d'un fait extérieur et imprévisible.

10. M. TANIKAWA (Japon) estime qu'il y a lieu de conserver le paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention. Dans bien des cas en effet, c'est la nature des marchandises transportées qui est à l'origine de l'incendie, ou encore il est impossible d'en déterminer la cause exacte. Il est donc naturel que la charge de la preuve soit imposée au demandeur. Cette disposition est conforme à la tradition et elle n'est nullement contraire à la justice.

11. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) fait observer que les incendies à bord des navires sont souvent dus à l'état ou aux caractéristiques des marchandises transportées. On pourrait éviter le problème de la charge de la preuve en conservant l'exonération pour incendie prévue dans la Convention de Bruxelles de 1924. Si la Conférence trouve cette solution inadmissible, alors la délégation polonaise donnera son agrément au texte du paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention.

12. M. RŮŽIČKA (Tchécoslovaquie) fait savoir que, pour les raisons exposées dans le document A/CONF.89/C.1/L.84, la délégation tchécoslovaque n'approuve pas le paragraphe 4 de l'article 5. Le texte actuel donne aux chargeurs/destinataires la possibilité théorique de prouver la responsabilité du transporteur. Mais dans la pratique, dans la majorité des cas, il n'y aura pas de responsabilité, parce qu'il ne sera pas possible de prouver qu'il y a eu négligence ou faute de la part du

transporteur. En outre, si l'on appliquait la règle générale de la responsabilité du transporteur énoncée au paragraphe 1 de l'article 5 également en cas d'incendie, cela inciterait les transporteurs à prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les incendies à bord des navires. Ces mesures contribueraient à assurer la sécurité des transports et à limiter les pertes. Telles sont les raisons pour lesquelles la délégation tchécoslovaque est opposée au paragraphe 4 de l'article 5.

13. M. BREDHOLT (Danemark) rappelle que toute convention implique un compromis. C'est dans cet esprit, et sans vouloir répéter les arguments déjà avancés par d'autres, que la délégation danoise donne son approbation au paragraphe 4 de l'article 5.

14. M. COVA ARRIA (Venezuela) appuie la proposition de la Tchécoslovaquie (A/CONF.89/C.1/L.84) tendant à supprimer le paragraphe 4 de l'article 5, tout en étant conscient qu'une décision finale ne pourra être prise sur ces dispositions que lorsqu'on aura réussi à établir dans l'ensemble de la convention un équilibre satisfaisant entre tous les intérêts en présence. Si le texte actuel était maintenu, il conviendrait de préciser que la responsabilité du transporteur est engagée lorsqu'il y a négligence dans les mesures visant à éteindre l'incendie et dans les mesures visant à en prévenir l'extension.

15. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) fait observer aux délégations qui n'ont pas participé aux travaux de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) que le paragraphe 4 de l'article 5 est le résultat d'un compromis auquel on n'a abouti qu'après des discussions prolongées et approfondies. Il ne tentera pas de prouver la justice ou l'injustice des dispositions de ce paragraphe, mais demande seulement que le paragraphe soit conservé sous sa forme actuelle.

16. M. NILSSON (Suède), après avoir écouté les arguments de ceux qui veulent modifier les dispositions du paragraphe 4 de l'article 5, estime qu'il ne faut pas exagérer les inconvénients du texte actuel. Tout incendie survenant à bord d'un navire est souvent suivi d'une enquête conduite par les autorités officielles en vue de déterminer la cause et autres circonstances de l'incendie. Les parties en cause peuvent participer à l'enquête et les résultats de celle-ci sont à leur disposition. Les propriétaires des marchandises transportées ont parfaitement la possibilité de prouver que l'incendie est dû à la faute ou la négligence du transporteur. La charge de la preuve n'aura d'importance que lorsque les causes de l'incendie resteront indéterminées.

17. M. Nilsson insiste sur le fait que les paragraphes 1 et 4 de l'article 5 constituent un compromis entre des intérêts différents et que chacun des éléments de ce compromis fait équilibre à un autre. On ne pourrait éliminer l'un de ces éléments sans détruire l'équilibre de l'ensemble, ce qui pourrait pour certains Etats rendre plus difficile la ratification de la convention. La Suède, pour sa part, est soucieuse de voir la Conférence aboutir à une convention viable. C'est dans cet esprit qu'elle approuve le paragraphe 4 de l'article 5 du projet de convention.

18. M. AL-ALAWI (Oman) souscrit au principe général énoncé au paragraphe 1 de l'article 5 concernant la responsabilité du transporteur et ne voit aucune raison d'y déroger. En effet, d'une part, le transporteur peut obtenir plus facilement que le chargeur les preuves établissant les circonstances dans lesquelles s'est déclaré l'incendie, et, d'autre part, il est au courant des mesures prises pour prévenir un tel incident. C'est à lui qu'il incombe de prouver qu'il n'y a pas eu négligence de sa part ou que l'incendie est dû à la nature des marchandises. Qui plus est, aucune autre convention de transport n'impose au chargeur le fardeau de la preuve en cas d'incendie. Par ailleurs, certaines délégations ont exagéré les incidences économiques qu'entraînerait la suppression ou la modification de cette disposition, et notamment le risque d'augmentation des primes d'assurances, et elles n'ont pas convaincu la délégation omanaise du bien-fondé de leurs craintes.

19. M. EYZAGUIRRE (Chili) pense qu'il faut supprimer le paragraphe 4 de l'article 5, car le transporteur est plus à même que le chargeur d'obtenir des preuves sur la cause de l'incendie qui s'est produit au cours du transport, ainsi que sur les mesures prises pour éviter que l'incendie ne se déclare et ne se propage. Imposer au chargeur le fardeau de la preuve reviendrait à le laisser sans défense face au transporteur. C'est pourquoi la délégation chilienne pense que la règle générale de responsabilité stipulée au paragraphe 1 de l'article 5 devrait s'appliquer également en cas d'incendie.

20. M. KERRY (Royaume-Uni) appuie le principe énoncé au paragraphe 4 de l'article 5. Se référant aux observations des représentants de la Tchécoslovaquie et du Venezuela qui ont émis l'idée que, s'il est tenu de prouver son innocence en cas d'incendie, l'armateur fera tout son possible pour éviter les causes d'incendie et renforcera les dispositions de sécurité à bord, M. Kerry souligne qu'en aucun cas le capitaine du navire et son équipage ne tiennent à brûler vifs. En revanche, il arrive que le transporteur prenne en charge des marchandises qui se trouvent dans un état propre à susciter des incendies et provoquent effectivement de tels incidents, sans pour autant que le propriétaire des marchandises ait à en subir les conséquences. Il s'agit en fait de savoir qui doit être tenu pour responsable dans 50 p. 100 des cas d'incendie, c'est-à-dire des incendies dont on n'a pu déterminer l'origine.

21. M. SEVON (Finlande) fait observer que le transport maritime implique des risques qu'il s'agit de répartir entre les différentes parties en tenant compte du fait que ces risques sont déjà couverts une première fois par les assurances. Pour ce qui est de l'incendie, il convient de s'en tenir aux cas où l'origine n'a pu être déterminée. Pour sa part, la délégation finlandaise est toujours restée fidèle à la solution de compromis adoptée en matière de responsabilité dès 1972, bien que tous les intérêts commerciaux finlandais aient été opposés à l'idée d'une nouvelle répartition des risques; c'est pourquoi elle ne saurait souscrire aux propositions tendant à aller encore plus loin dans la répartition des risques, en modifiant la règle énoncée au pararaphe 4. Si cette norme devait être changée, la Finlande aurait de grandes difficultés à ratifier la convention.

22. M. MARCIANOS (Grèce) fait siennes les observations formulées par les délégations partisanes du texte actuel du paragraphe 4 et souscrit notamment aux raisons d'ordre économique invoquées par le représen-

tant des Pays-Bas, au point de vue du représentant de la Suède sur la charge de la preuve et aux arguments avancés par le représentant de l'Union soviétique en faveur du compromis réalisé à la CNUDCI. Répondant aux participants qui préféreraient s'en tenir au principe de la responsabilité du transporteur, il appelle l'attention sur un autre principe qui a longtemps prévalu en droit maritime, à savoir celui de la communauté de risques, qui s'est concrétisé dans des institutions telles que l'avarie commune et le sauvetage, qui n'existent dans aucun autre domaine juridique. Alors que tant le navire que la cargaison souffrent des conséquences de la faute de navigation et de l'incendie, principales causes de dommages, il serait injuste que seul le navire en soit tenu responsable. C'est pourquoi il n'est pas contraire aux principes d'appuyer le libellé actuel du paragraphe 4.

23. M. RAY (Argentine) fait observer que pour certaines délégations il n'est pas justifié de reporter sur le chargeur le fardeau de la preuve, parce que celui-ci ne se trouvant pas à bord du navire au moment de l'incendie, ne peut prouver la faute du transporteur. En cas d'incendie, s'il est difficile à l'armateur de prouver son innocence, il est d'autant plus difficile au chargeur de prouver le contraire. Par ailleurs, tant en cas de faute nautique qu'en cas d'incendie, l'armateur et les membres de l'équipage sont les premiers touchés, si bien que le fait de rendre l'armateur responsable n'a aucun effet "disciplinaire" et ne contribue aucunement à renforcer les dispositions de sécurité à bord. Dans les deux cas, il s'agit d'erreurs humaines que l'armateur est impuissant à éviter, puisque s'il le pouvait, il prendrait sans aucun doute les mesures nécessaires à cet effet. La question de la responsabilité en cas d'incendie soulève un problème économique, puisqu'elle est liée à la répartition des risques, et l'on ne peut prétendre que, en fixant le prix des prestations, il faut faire abstraction de l'aspect économique et des risques.

24. En résumé, le régime prévu dans le projet de convention n'est pas très cohérent, mais peut s'expliquer comme étant le fruit d'un compromis auquel on est parvenu à l'occasion de la réforme des Règles de La Haye. En 1972, la délégation argentine a proposé que ce soit l'armateur qui, après enquête, fasse rapport sur les causes de l'incendie et que, au cas où son innocence ressortirait clairement de ce rapport, il soit exonéré de sa responsabilité, le demandeur ayant toujours la possibilité de prouver qu'il y a eu en fait faute de l'armateur. Mais cette solution n'a pas été retenue et la formule soumise à la Commission n'est pas très satisfaisante; il faudrait donc revoir l'équilibre entre les divers éléments de l'article 5.

25. M. DIXIT (Inde) se demande si le compromis invoqué par plusieurs délégations concerne l'article 4 uniquement ou l'ensemble du projet de convention, auquel cas il semblerait que les promoteurs dudit compromis soient en train de détruire le texte élaboré par la CNUDCI en présentant un grand nombre d'amendements. En revanche, jusqu'ici, la délégation indienne a défendu le texte initial, et ce n'est qu'après s'être rendu compte des tentatives faites par les autres délégations pour les déformer qu'elle s'est décidée à soumettre un amendement à l'article 5. En effet, comme le représentant de la France l'a reconnu, la disposition à l'examen n'est pas satisfaisante sur le plan juridique. M. Dixit ne peut accepter non plus l'argument selon lequel il est difficile d'établir l'origine d'un incendie. Par ailleurs, pourquoi pénaliser le chargeur et le destinataire, quand le transporteur s'est engagé à transporter leurs marchandises en toute sécurité ? M. Dixit ajoute cependant, sur ce point, que sa délégation n'a jamais été opposée à l'idée de répartition des risques. Quant aux arguments d'ordre économique selon lesquels les frais de transport risqueraient d'augmenter si le transporteur était tenu pour responsable en cas d'incendie, ils n'ont pas beaucoup de poids. D'aucuns maintiennent aussi que le transporteur n'a pas intérêt à ce qu'un incendie se déclare à bord, mais s'il a la charge de la preuve, ne veillera-t-il pas davantage à la sécurité du navire? Enfin, pour ce qui est de la répartition des risques, M. Dixit fait observer qu'on ne sait pas encore exactement quels sont les risques visés dans l'article 5 et que s'il s'agit de maintenir l'équilibre du projet dans son ensemble, alors cet équilibre est menacé par tous les auteurs d'amendements.

26. En conclusion, la Commission devrait soit supprimer le paragrahe 4 de l'article 5, soit adopter l'amendement A/CONF.89/C.1/L.61 présenté par l'Inde, tendant à placer la charge de la preuve sur le transporteur.

27. M. NDAWULA (Ouganda), se référant à l'argument selon lequel les marchandises étant souvent, de par leur nature même, à l'origine d'un incendie, le transporteur ne saurait porter la responsabilité de l'incendie, appelle l'attention des participants sur les dispositions de l'article 13 qui contient des règles spéciales concernant les marchandises dangereuses.

28. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) reconnaît que le texte actuel du paragraphe 4 est le fruit d'un compromis par lequel il a été décidé de supprimer la règle de l'exonération pour faute de navigation, mais de conserver celle de l'exonération en cas d'incendie. La délégation américaine pense maintenant qu'il serait peut-être préférable de renoncer à cette clause; si la Commission se ralliait à cette solution, la délégation américaine appuierait l'adoption d'une limite de responsabilité inférieure à celle que l'on pouvait envisager à l'article 6. Si la Commission se prononçait pour le texte actuel du paragraphe 4, la délégation américaine présenterait quelques amendements d'ordre rédactionnel.

29. M. SMART (Sierra Leone) fait observer que, si le paragraphe 4 de l'article 5 est une solution de compromis, comme le prétendent ceux qui sont partisans de son maintien, on peut s'interroger sur l'utilité des amendements présentés par les pays membres de la CNUDCI qui ont participé à l'élaboration du projet de convention. S'il est vrai, d'autre part, comme le prétendent également certaines délégations, qu'il est facile au chargeur de faire la preuve de l'origine d'un incendie en cas d'enquête effectuée en haute mer, il est encore plus facile au transporteur d'en faire la preuve dans ce cas. Enfin, comme le représentant de l'Ouganda l'a fait observer avec raison, s'il est prouvé que l'incendie a été causé par la nature dangereuse des marchandises, le chargeur ne demandera aucune indemnité. Le transporteur ne sera responsable que s'il est prouvé que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence de sa part.

30. Le représentant de la Sierra Leone est donc partisan de supprimer le paragraphe 4 de l'article 5. Si toutefois la Commission se prononce pour le maintien de ce paragraphe, il proposera un amendement tendant à remplacer le mot "résulte" par les mots "s'est déclaré ou a pu se propager par suite". En effet, s'il arrive souvent qu'un incendie se déclare spontanément, le transporteur a le devoir de l'empêcher de se propager, et toute négligence de sa part met en jeu sa responsabilité.

31. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à répondre aux trois questions suivantes, qui figurent à la question III du document A/CONF.89/C.1/L.132 : "Dans la recherche d'une limite de responsabilité, faut-il adopter un double critère (colis et poids) ou un critère unique (poids) ? Et quel serait le montant de l'indemnité par unité ? Dans quels cas la responsabilité devrait-elle être illimitée ?"

32. M. MARCIANOS (Grèce) est favorable à l'adoption d'un double critère, qui serait plus souple qu'un critère unique et qui tiendrait compte des différences de valeur des marchandises, notamment dans le cas des cargaisons de vrac, qui ont un poids élevé et une faible valeur. Le montant de l'indemnité par unité dépendra de la décision prise par la Commission.

33. En ce qui concerne la dernière question, le représentant de la Grèce ne peut accepter le texte actuel de l'article 8, auquel sa délégation a déjà présenté un amendement, car il estime que la responsabilité ne peut être illimitée qu'en cas de faute personnelle du transporteur, et non en cas de faute du capitaine et des membres de l'équipage, car, dans ce cas, la responsabilité serait toujours illimitée.

34. M. CLETON (Pays-Bas) préfère, pour sa part, un critère unique fondé sur le poids par kilo, car le double critère, fondé sur le poids et l'unité de chargement, perpétuerait les difficultés que cause actuellement l'interprétation du critère de l'unité de chargement et donnerait lieu à de nombreux litiges.

35. En ce qui concerne le montant de l'indemnité, il lui paraît difficile de proposer des chiffres précis au stade actuel, car ces chiffres dépendront du résultat global des débats relatifs aux articles 5, 6 et 8. Il estime, en tous cas, que les limites à fixer pour le montant de l'indemnité doivent tenir compte de la valeur moyenne des marchandises transportées par mer. L'étude distribuée aux membres de la Commission par la délégation canadienne contient, à cet égard, des chiffres intéressants, mais il ne faut pas oublier que ces chiffres n'ont trait qu'aux exportations et aux importations du Canada et ne donnent pas, par conséquent, une idée exacte de la valeur moyenne globale des marchandises transportées par mer dans l'ensemble du monde. Il est bien évident que cette valeur moyenne globale sera plus faible, puisque le Canada est un pays développé et que la valeur de ses exportations et de ses importations est particulièrement élevée.

36. Le représentant des Pays-Bas estime, pour sa part, que les limites fixées pour le montant de l'indemnité devraient être raisonnables et devraient se situer entre 70 et 75 p. 100 de la valeur des marchandises transportées ou entre 27 et 35 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées – c'est-à-dire aux alentours des limites fixées par le Protocole de Bruxelles de 1968. Si les limites fixées dans la convention sont plus élevées que les limites moyennes, des limitations locales entreront en jeu, car plus les limites sont élevées, plus il est facile aux armateurs d'invoquer la limitation générale de la responsabilité. Si cette pratique se généralisait, les limites fixées dans la Convention ne joueraient plus aucun rôle. Il ne faut donc pas oublier que la limitation du montant de l'indemnité est étroitement liée aux limites globales de la responsabilité, définies par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) dans la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

37. En ce qui concerne la troisième question, qui a trait à l'article 8, le représentant des Pays-Bas trouve cet article inacceptable sous sa forme actuelle, car il estime que, si l'on décide de limiter la responsabilité du transporteur, il faut que cette limitation soit réelle. Le texte actuel de l'article 8 va à l'encontre de la tendance qui se dégage des conventions récemment adoptées dans le domaine des transports maritimes – notamment de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, et de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes – car il introduit des limites franchissables qui sont également applicables au transport des passagers. Or, il serait inadmissible que les marchandises soient mieux protégées que les passagers. D'autre part, l'article 8 risquerait de provoquer des litiges dans la mesure où il introduirait dans la convention un facteur de coût inutile.

38. M. LEE (Corée) est en faveur d'un critère unique, fondé sur le poids – et cela pour trois raisons : d'abord, parce qu'il s'agit d'un critère simple et facile à appliquer, susceptible d'établir un équilibre avec les autres conventions internationales relatives aux transports; ensuite, parce que ce critère ne ferait pas obstacle à l'adoption d'une convention sur les transports multimodaux; enfin, parce que, selon le double critère, on appliquerait la limite la plus élevée, ce qui serait contraire à l'objet de la convention.

39. La délégation coréenne n'a pas encore d'opinion définitive au sujet du montant de l'indemnité par unité, mais elle serait favorable au montant adopté dans le Protocole de 1968. Si l'on fixait un montant supérieur à celui adopté dans le Protocole de 1968, elle proposerait de ramener ce montant à des limites raisonnables dans le cas des marchandises en vrac.

40. Enfin, en ce qui concerne la déchéance du droit de limiter la responsabilité, la délégation coréenne pense que la responsabilité ne devrait être illimitée qu'en cas de faute du transporteur "lui-même". En effet, si le transporteur ne peut pas se prévaloir du droit de limiter sa responsabilité en cas de faute de ses préposés ou de ses mandataires, le système de responsabilité n'aura plus aucun sens, étant donné que le transport des marchandises est assuré essentiellement par les préposés et les mandataires du transporteur.

41. M. CASTRO (Mexique) dit qu'il est difficile de répondre aux différentes questions posées dans le document A/CONF.89/C.1/L.132 sans se référer à plusieurs articles à la fois. Ainsi, si l'on rétablit l'exonération pour faute nautique (première question), on

introduit dans le projet de convention un élément qui affecte l'ensemble du régime de la responsabilité. Répondant à la deuxième question, plusieurs délégations ont dit qu'il fallait conserver tel quel le paragraphe 4, parce qu'il était issu d'un compromis non seulement sur le paragraphe lui-même, mais sur l'article 5 et que cette disposition, aussi indéfendable soit-elle sur le plan juridique, répondait à un besoin d'ordre économique si l'on supprimait l'exonération pour faute nautique. La troisième question, elle, concerne l'article 6 qui offre deux solutions dont la première est la bonne, parce qu'elle prévoit un régime applicable tant aux cargaisons traditionnelles qu'aux conteneurs. Par ailleurs, la convention à l'étude est liée à d'autres instruments qui limitent la responsabilité des armateurs, et, à ce sujet, M. Castro fait observer que la troisième question a un certain rapport avec l'article 8 qui doit poser les fondements d'une définition très précise de la déchéance du droit de limiter la responsabilité. Le libellé de l'article 8 exercera effectivement une influence sur la limite de l'unité de compte qui sera adoptée à l'article 6. A cet égard, le problème ne viendra pas du fait que les droits de tirage spéciaux serviront de base à l'unité de compte, mais du montant de l'unité de compte. Il s'agit donc de déterminer les rapports entre la responsabilité et la déchéance du droit de limiter la responsabilité, question qui, avant d'être mise aux voix, pourrait être examinée par un groupe de travail spécial. En effet, la délégation mexicaine pourrait difficilement accepter que l'on rétablisse, par un vote, l'exonération pour faute nautique tout en adoptant l'exonération pour incendie, car ce serait alors revenir aux Règles de La Haye.

42. M. AMOROSO (Italie) ne peut, quant à lui, accepter le principe du double critère. Il estime, d'autre part, qu'il est encore trop tôt pour déterminer le montant de l'indemnité par unité, car ce montant dépendra des décisions que la Commission prendra à propos d'autres questions qu'elle examinera plus tard. Il pense, enfin, que la responsabilité ne doit être illimitée qu'en cas de faute personnelle du transporteur, et non pas en cas de faute commise par ses préposés. Il est donc partisan de modifier l'article 8.

43. M. BYERS (Australie) est favorable, pour sa part, à l'adoption d'un critère unique, qui permettrait d'éviter les incertitudes inhérentes au double critère. Il estime, en effet, que les deux parties doivent savoir, dès le début du contrat, quels sont leurs responsabilités et leurs droits respectifs en cas de perte ou de dommage. Il lui paraît souhaitable, toutefois, de fixer un montant minimal pour les marchandises légères.

44. En ce qui concerne le montant de l'indemnité par unité, la délégation australienne pense qu'il faudrait s'inspirer des chiffres publiés par le Gouvernement britannique, en juin 1977, en application de la loi du Royaume-Uni sur le transport de marchandises par mer, à propos des limites fixées par le Protocole de Bruxelles de 1968, car ces chiffres lui paraissent très raisonnables.

45. En ce qui concerne la déchéance du droit de limiter la responsabilité, la délégation australienne est favorable, dans l'ensemble, à la disposition figurant au paragraphe 1 de l'article 8 du projet. Elle n'ignore pas, toutefois, que cette disposition cause de graves difficultés à certaines délégations et elle est prête à reconsidérer sa position à la lumière des arguments avancés par ces délégations. Elle pourrait ainsi accepter que l'on restreigne le nombre des cas dans lesquels il pourrait être dérogé aux limites de la responsabilité du transporteur.

46. M. FUCHS (Autriche) est partisan d'adopter un critère unique, en fixant un montant minimal, comme l'a proposé le représentant de l'Australie, ou en prenant deux bases de calcul différentes pour établir le montant de l'indemnité, selon qu'il s'agit de marchandises en vrac ou de marchandises diverses.

47. En ce qui concerne le montant de l'indemnité par unité, le représentant de l'Autriche estime qu'il est dans l'intérêt du transporteur aussi bien que du chargeur de limiter ce montant dans la mesure du possible, car le transporteur pourra économiser sur ses frais d'assurance et le chargeur sera en mesure d'assurer la valeur réelle de ses marchandises.

48. En ce qui concerne la troisième question, le représentant de l'Autriche est partisan, comme le représentant de l'Australie, de prendre l'article 8 comme base de discussion, mais il lui paraît également possible de restreindre le nombre de cas où le transporteur perdrait le droit de limiter sa responsabilité.

49. M. MONTGOMERY (Canada) est partisan de se fonder sur le double critère du colis et du poids pour calculer le montant de l'indemnité payable par le transporteur. L'expérience de son pays montre, toutefois, que, de ces deux éléments – colis et poids –, c'est le poids qui est l'élément essentiel, car c'est le seul qui soit quantifiable. L'étude distribuée aux membres de la Commission par la délégation canadienne, qui indique la valeur par unité de charge et au poids de toutes les marchandises transportées dans le cadre du commerce maritime du Canada, est particulièrement utile dans la mesure où elle indique séparément la valeur unitaire des marchandises transportées par conteneurs, qui sont les marchandises les plus susceptibles de subir des dommages. A partir de données de ce genre, on pourrait déterminer le montant de l'indemnité à accorder au chargeur pour le dédommager, dans une proportion équitable et raisonnable, pour la perte de marchandises susceptibles d'être endommagées, en cas de négligence du transporteur.

50. La délégation canadienne est toutefois favorable au double critère, car ce système donnerait plus de latitude au chargeur et serait plus équitable en cas de perte de marchandises de faible poids, mais de valeur élevée. De toute façon, le montant de l'indemnité payée au chargeur ne sera jamais supérieur à la valeur réelle des marchandises perdues.

51. Pour ce qui est du montant de l'indemnité, le représentant du Canada estime qu'il devrait être fixé sur la base du principe selon lequel le chargeur doit être intégralement dédommagé du préjudice qu'il subit pour une proportion équitable et raisonnable des marchandises périssables. D'après les chiffres fournis par l'étude canadienne, le montant de l'indemnité se situe entre 70 et 80 p. 100 de la valeur des marchandises pour les marchandises transportées par conteneurs qui représentent environ 50 p. 100 de tout le commerce canadien –, ce commerce se montant au total à 22 milliards de dollars. On peut en conclure que le montant de l'indem-

nité devrait se situer entre 4 dollars 50 et 10 dollars 50 par kilogramme.

52. Le représentant du Canada précise qu'il ne s'agit pas de fixer à 70-75 p. 100 les limites de l'indemnité payable pour toutes les marchandises, y compris les marchandises non périssables, mais de fixer des limites équitables pour les marchandises vraiment périssables, c'est-à-dire pour les marchandises transportées par conteneurs. Si l'on applique aux marchandises transportées par conteneurs le pourcentage de 70 à 75 p. 100 proposé par la délégation des Pays-Bas, on constate que la limite fixée serait de 4 à 5 dollars par kilogramme, ce qui, d'après les chiffres de l'étude sur le commerce canadien, correspond à la limite inférieure de l'indemnité que le Canada juge équitable.

53. En ce qui concerne la déchéance du droit de limiter la responsabilité, la délégation canadienne estime qu'un transporteur ne doit pas avoir le droit de limiter sa responsabilité lorsqu'il a causé un préjudice intentionnellement. Elle estime également qu'un transporteur doit assumer l'entière responsabilité des actes de toutes les personnes aux services desquelles il a recours. Elle refuse donc au transporteur le droit de limiter sa responsabilité si une de ces personnes cause volontairement un préjudice. Elle ne peut pas accepter, par conséquent, le libellé actuel du sous-alinéa *b* de l'alinéa 1 de l'article 8 qui permettrait au transporteur de limiter sa responsabilité lorsque la perte de la cargaison résulte d'une faute intentionnelle de navigation commise par le capitaine ou un membre de l'équipage. Il n'y a, à son avis, aucune raison, logique ou morale, de faire une distinction entre une faute intentionnelle de ce genre et une faute intentionnelle commise par le capitaine ou un membre de l'équipage lors de la manipulation des marchandises.

54. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) est également favorable à l'adoption d'un double critère, car il lui paraît nécessaire de prévoir une indemnisation équitable pour les marchandises de faible poids et de valeur élevée. A son avis, ce double critère ne devrait pas susciter de difficultés, car le Protocole de Bruxelles de 1968 permet de résoudre les problèmes qui pourraient en découler. Mais la décision à prendre sur cette question dépend des chiffres qui seront inclus plus tard dans la convention. Il est donc difficile à la délégation de la République fédérale d'Allemagne de se prononcer dès maintenant de manière définitive.

55. En ce qui concerne le montant de l'indemnité, il lui est également difficile, au stade actuel, de proposer des chiffres précis. Mais elle est partisane de fixer des limites modérées pour l'indemnité à payer par le transporteur et pense, comme la délégation des Pays-Bas, que les chiffres adoptés à ce sujet dans la convention devraient se rapprocher de ceux qui figurent dans le Protocole de Bruxelles de 1968.

56. En ce qui concerne la déchéance du droit de limiter la responsabilité, la délégation de la République fédérale d'Allemagne estime que, loin de résoudre le problème, l'article 8 ne ferait que compliquer la situation et donnerait lieu à de nombreux litiges. Elle souhaiterait donc que l'on introduise à l'article 8 une clause analogue à celle qui figure dans le Protocole de Bruxelles de 1968.

57. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) est favorable à l'adoption d'un critère unique, pour les raisons déjà exposées par le représentant des Pays-Bas. Elle pense que le montant de l'indemnité par unité dépend de la position définitive que la Commission prendra au sujet des questions de principe qu'elle examine actuellement, mais elle serait favorable à des chiffres analogues à ceux du Protocole de 1968. En ce qui concerne la question de la responsabilité illimitée, elle approuve le principe énoncé au paragraphe 1 de l'article 8.

58. M. DOUAY (France) reconnaît qu'en ce qui concerne le critère à appliquer pour calculer la limitation de la responsabilité on pourrait être tenté de choisir le critère unique, fondé sur le poids, qui a l'avantage d'être simple et qui, par l'uniformisation qu'il introduirait, se rapproche des critères applicables dans l'ensemble des autres conventions relatives aux transports. Mais le double critère, auquel la délégation française se rallie fermement, présente des avantages supérieurs. Il tient compte, tout d'abord, de la spécificité des transports maritimes. Il ne faut pas oublier, en effet, que la Convention de Bruxelles de 1924 est fondée sur le seul critère du colis ou unité. Le Protocole de 1968, en introduisant un double critère, a établi un compromis satisfaisant entre le calcul au poids et le calcul à l'unité, le montant le plus élevé étant seul pris en considération. Ce double critère paraît adapté aux transports maritimes dans la mesure où il permet de prendre en compte comme unité le conteneur, s'il n'en est pas convenu autrement dans le connaissement, et les colis contenus dans le conteneur. En revanche, un critère unique fondé sur le poids présenterait l'inconvénient de ne pas être adapté à des marchandises d'un faible poids, mais d'une valeur élevée. On hésite, en effet, à recourir dans ce cas à la déclaration de valeur, à cause des frais plus élevés qu'elle peut entraîner. Il est plus compliqué, d'autre part, d'établir un chiffre unique que de partir des deux chiffres fournis par le double critère.

59. Quant au montant de la limitation de responsabilité, la délégation française estime qu'il doit être peu élevé dans l'intérêt des chargeurs eux-mêmes, car un chiffre élevé de limitation de responsabilité entraînerait, pour les transporteurs, des frais d'assurance de responsabilité civile plus élevés, qui se répercuteraient sur les taux de fret et les chargeurs eux-mêmes ont intérêt à couvrir la valeur de leurs marchandises par une assurance moins coûteuse.

60. La délégation française estime donc qu'il faut rester le plus près possible des chiffres adoptés dans le Protocole de Bruxelles de 1968. Il serait certes souhaitable, à son avis, de revaloriser ces chiffres, adoptés il y a 10 ans, qui risquent de ne plus être actuels lorsque la convention entrera en vigueur. On pourrait, évidemment, faire des supputations et prévoir d'avance des montants plus élevés, mais un tel procédé serait quelque peu dangereux et arbitraire. Il serait donc préférable de prévoir un réexamen des montants de limitation dès l'entrée en vigueur de la convention.

61. En ce qui concerne la question de la responsabilité illimitée, M. Douay rappelle que la position traditionnelle de la France consiste à retenir le critère de la faute intentionnelle et de la faute inexcusable, en l'appliquant également aux préposés du transporteur, comme dans la Convention de Varsovie. Toutefois, la délégation fran-

çaise se rallie au critère figurant à l'article 8 en ce qui concerne les préposés. Il lui paraît possible de parvenir à un compromis en ce qui concerne la déchéance du droit de limiter la responsabilité, comme en ce qui concerne l'incendie et le montant de l'indemnité. C'est, à son avis, par des compromis qu'il cherche à résoudre le problème de la responsabilité, et non pas en réintroduisant la faute nautique, ce qui serait contraire à l'esprit de la convention.

La séance est levée à 13 h 10.

12e séance

Mercredi 15 mars 1978, à 15 heures.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.12

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF. 89/8) [*suite*]

QUESTIONS PRINCIPALES SUR LES ARTICLES 5 ET 6 SOUMISES PAR LE PRÉSIDENT À L'EXAMEN DE LA PREMIÈRE COMMISSION (A/CONF.89/C.1/L.132) [*suite*]

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'étude de la liste des questions principales qu'il a soumises à son examen (A/CONF.89/C.1/L.132).

2. M. TANIKAWA (Japon) dit que, en ce qui concerne la question III relative à la limitation de responsabilité, sa délégation préférerait l'adoption d'un critère unique, fondé sur le poids, qui serait simple et d'application aisée et qui faciliterait l'harmonisation du système de limite de responsabilité dans le régime international concernant le transport de marchandises. Sa délégation n'a pas en vue pour l'instant un montant fixe d'indemnité, mais elle estime que le montant devrait être maintenu à un niveau raisonnable.

3. En ce qui concerne les cas possibles de responsabilité illimitée, la délégation japonaise insiste vivement pour que soit remanié le paragraphe 1 de l'article 8 du projet de convention (A/CONF.89/5), dans le sens des dispositions correspondantes de l'article 13 de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages ou de l'article 4 de la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. C'est là l'objet de l'amendement soumis par cette délégation sous la cote A/CONF.89/C.1/L.19.

4. M. DIXIT (Inde) croit pouvoir dire que les textes existants des articles 6 et 8 sont largement acceptés.

5. Pour ce qui est de la limitation de la responsabilité, la délégation indienne estime qu'il y a lieu d'adopter un critère double. L'expérience prouve les avantages d'un tel critère car, étant donné qu'il tient compte aussi des marchandises dont le poids est faible mais la valeur élevée, il sera avantageux pour les pays en développement qui exportent de plus en plus de marchandises de valeur.

6. En ce qui concerne le montant de l'indemnité par unité, la délégation indienne n'a pas en vue une somme fixe mais elle adoptera une approche pragmatique. Sa position définitive en la matière dépendra de la répartition globale du risque entre l'expéditeur et le transporteur dans l'ensemble du projet d'articles.

7. La question de la responsabilité illimitée soulève des difficultés évidentes en raison du fait que le projet de convention n'admet la déchéance du droit à limiter la responsabilité que dans des circonstances extrêmement exceptionnelles. En fait, de nombreuses délégations craignent que le texte aille au-delà des principes de la jurisprudence existante en exigeant la preuve que la perte, le dommage ou le retard dans la livraison résulte d'un acte ou d'une négligence commis non seulement intentionnellement ou témérairement, mais aussi en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résultera probablement. On sait qu'il est difficile de faire la preuve d'une intention. Sans doute le texte contient certaines garanties, et la délégation indienne serait disposée à l'accepter provisoirement, mais elle réserve sa position en attendant le résultat d'autres discussions sur l'article en question.

8. M. SELVIG (Norvège) dit qu'un double critère, tel que celui qui figure dans le Protocole de Bruxelles de 1968, a déjà été incorporé dans le Code maritime de la Norvège et pourrait être accepté par sa délégation, bien que son pays ait soutenu depuis 1967 qu'il est plus simple de fonder la limite de responsabilité sur un critère unique. Si l'on adopte un critère unique, la Norvège partagera la préférence du représentant de l'Australie (10e séance) pour une liste minimale applicable dans tous les cas.

9. Pour ce qui est du montant de l'indemnité par unité, il faut prendre comme point de départ le Protocole de Bruxelles, en tenant compte du fait qu'il est nécessaire de compenser la dépréciation en valeurs réelles depuis 1968. La délégation norvégienne participera volontiers aux échanges de vues nécessaires à cette fin.

10. M. Selvig pense, comme le représentant du Mexique, qu'il faudrait définir, avec le plus grand soin, les cas dans lesquels on pourrait écarter la limite de responsabilité. Bien que, manifestement, les avis soient partagés sur la question, il est clair aussi que c'est là une disposition clef de l'ensemble de la future convention, car un texte qui permettrait d'écarter trop facilement ces limites perdrait certainement l'appui de nombreux pays.

De l'avis de la délégation norvégienne, ce n'est pas en rédigeant le texte dans le sens du projet d'article 8 que l'on obtiendra l'acceptation la plus large possible, mais en suivant le modèle prévu aux dispositions d'autres conventions maritimes, telles que la Convention de Londres de 1976.

11. M. SMART (Sierra Leone) dit que sa délégation préfère pour la limite de responsabilité le critère unique fondé sur le poids. Un tel critère serait conforme avec les conventions internationales sur les transports aériens; en outre, l'adoption d'un double critère soulèverait la difficulté du choix d'une unité d'expédition.

12. A cet égard, quelques gouvernements préconisent l'adoption d'un double critère parce qu'une responsabilité plus étendue serait de cette façon imposée au transporteur à l'avantage du destinataire et de l'expéditeur. Il est curieux de constater que bon nombre des pays qui préconisent un double critère sont parmi ceux qui font état d'une forte hausse possible des taux de fret pour ne pas imposer une responsabilité plus lourde au transporteur.

13. La délégation de la Sierra Leone ne peut pas, pour le moment, proposer un montant de l'indemnité par unité, car elle estime que cette décision dépendra de la limite de responsabilité qui sera fixée. Elle pense de toute façon que ce montant devrait être modéré, pour éviter des difficultés pour l'expéditeur.

14. De l'avis de M. Smart, la responsabilité doit être illimitée dans tous les cas où le transporteur, ses préposés ou mandataires ont intentionnellement commis des actes spécifiques entraînant la perte, le dommage ou le retard à la livraison des marchandises. Comme l'a dit le représentant de l'Inde, il est difficile d'apporter la preuve d'une intention; c'est pourquoi, dans le système juridique de nombreux pays, on juge de l'intention par des critères objectifs fondés sur les éléments de preuve dont on dispose.

15. M. NDAWULA (Ouganda) dit que sa délégation approuve le principe de la limitation de la responsabilité. Ce principe est incorporé dans la législation ougandaise; en fait, l'absence d'une limite de responsabilité donnerait certainement naissance à des incertitudes, ce qui entraverait les échanges commerciaux.

16. La limite de responsabilité doit être fondée sur un double critère – colis et poids –, le plus important des deux étant retenu, et l'expéditeur ou le destinataire devrait avoir le droit de choisir lequel des deux est applicable.

17. La délégation ougandaise n'a pas d'opinion arrêtée au sujet du montant de l'indemnité par unité; elle tiendra compte des débats à venir sur cette question; elle adoptera une approche souple, en insistant toutefois pour que les intérêts de l'expéditeur ou du destinataire ne soient pas indûment lésés.

18. Dans un esprit de conciliation, l'Ouganda pourrait accepter le texte actuel de l'article 8; cependant,le transporteur devrait être déchu du droit à la limite de responsabilité dans les cas énumérés à l'article 8. La délégation ougandaise se réserve le droit de modifier cette position si le paragraphe 4 de l'article 5 demeure inchangé.

19. Les mots "dans l'exercice de ses attributions" pourraient donner lieu à des malentendus. Il ne faudrait pas que le transporteur puisse trop facilement échapper à sa responsabilité pour des actes commis par ses préposés ou agents. On prétend souvent qu'un préposé a enfreint ou mal compris les instructions; mais il ne faudrait pas que l'expéditeur ou le destinataire soit lésé par des questions internes découlant du contrat passé entre l'employeur et l'employé. Sans être absolument inflexible sur ce point, la délégation ougandaise aimerait donc que soient supprimés dans les deux alinéas en question les mots incriminés.

20. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) déclare que sa délégation appuie le texte actuel de l'article 6 qui prévoit l'adoption d'un double critère en matière de limitation de la responsabilité, ce qui le rend applicable à toutes les marchandises, quels que soient leur poids et leur valeur. Elle n'est pas en faveur de la variante de l'article 6; cependant, si la Commission jugeait bon d'adopter un critère fondé uniquement sur le poids, la délégation des Etats-Unis pourrait l'accepter avec une valeur minimale, comme l'ont mentionné les représentants de l'Australie et de l'Autriche (11e séance).

21. Pour ce qui est du montant de l'indemnité par unité, cette délégation propose de prendre pour base de calcul des limites les idées incorporées dans le Protocole de Bruxelles de 1968. Toutefois, il importe de maintenir les valeurs en termes réels, bien que l'inflation mondiale et les fluctuations des taux de change constatées dans les dernières années rendent difficile la détermination de la valeur réelle actuelle du chiffre de 30 francs Poincaré par kilogramme fixé à l'époque.

22. Les Etats-Unis ont fait établir des tableaux distribués sous les cotes A/CONF.89/C.1/L.47 et L.131, qui montrent respectivement les chiffres pour le commerce d'exportation et d'importation des Etats-Unis par voie maritime dans les dernières années et les effets de l'inflation sur les limites de responsabilité fixées dans le Protocole de Bruxelles de 1968. Il ressort du document A/CONF.89/C.1/L.131 qu'il y a au moins quatre méthodes différentes d'évaluer l'effet sur la valeur en francs Poincaré depuis 1967. Le Gouvernement des Etats-Unis a fait effectuer une étude du commerce extérieur de ce pays afin de déterminer quel serait le pourcentage de la valeur des marchandises américaines qui serait indemnisé par un poids unitaire déterminé pour la limitation de la responsabilité. A ce propos, les Etats-Unis constatent avec plaisir que ses conclusions se rapprochent beaucoup de celles d'une étude similaire effectuée au Canada. M. Sweeney espère que ces chiffres faciliteront l'examen pour les membres de la Commission de la question du montant par unité pour la limitation de la responsabilité. Par exemple, la délégation des Pays-Bas (*ibid.*) a proposé que 75 p. 100 environ du commerce extérieur soient complètement couverts par un tel montant par unité et la délégation canadienne (*ibid.*) a proposé, comme chiffre minimal, 4 dollars canadiens par kilogramme; ce dernier chiffre équivaut, en gros, à 3,3 DTS par kilogramme, ce qui, comme il ressort du tableau à la page 4 du document A/CONF.89/C.1/L.47, correspond de très près au chiffre de 76,6 p. 100, soit le pourcentage cumulatif de la valeur d'expédition – en d'autres termes, il est très proche du chiffre de 75 p. 100 proposé par la délégation des Pays-Bas. En convertissant la valeur de 1967 de 30 francs Poincaré en DTS de 1977,

on obtiendrait un chiffre d'environ 2,5 DTS, qui pourrait peut-être être acceptable, bien que, si l'on se réfère au tableau en question, ce chiffre ne couvrirait que 63 p. 100 environ du commerce extérieur. La délégation des Etats-Unis croit que les chiffres révélés se situent à l'intérieur d'une fourchette possible de négociation et elle espère que d'autres délégations les jugeront utiles pour décider quelles unités de limitation serviraient le mieux leurs intérêts.

23. En ce qui concerne la question de la responsabilité illimitée, les Règles de La Haye ne contiennent rien en ce qui concerne le dépassement des limites; on a manifestement pensé que les cas de dommage intentionnel seraient trop rares pour qu'il doive en être fait état. La future convention ne doit contenir aucune disposition de ce genre, et il y aurait donc lieu de supprimer l'article 8 actuel. La délégation des Etats-Unis estime que les dispositions du Protocole de Bruxelles représentent un effort sincère pour résoudre ce qui pour certains pays est devenu un problème, et elle accepterait donc un libellé en ce sens. Toutefois, elle ne saurait admettre l'idée qu'une limite de responsabilité par unité doive être absolument immuable; c'est pourquoi les Etats-Unis ne peuvent absolument pas admettre la formule correspondante qui se trouve dans la Convention d'Athènes de 1974 et celle de Londres de 1976.

24. La délégation des Etats-Unis est convaincue qu'il existe maintenant une base de discussion utile pour la recherche d'une solution de compromis qui soit acceptable pour tous les pays quel que soit leur système économique ainsi que pour les expéditeurs, les assureurs et les transporteurs.

25. Un membre de la délégation des Etats-Unis, fonctionnaire du Département du commerce de ce pays, va maintenant expliquer les détails techniques des documents A/CONF.89/C.1/L.47 et L.131, en ce qui concerne l'article 6.

26. M. JOHNSON (Etats-Unis d'Amérique) dit que les chiffres donnés dans le document A/CONF.89/C.1/L.47 représentent l'état récapitulatif des exportations et importations des Etats-Unis par voie maritime en 1974 et 1975 et uniquement l'état récapitulatif de leurs exportations pour 1976, et qu'ils expriment en dollars des Etats-Unis et en DTS par livre ainsi qu'en DTS par kilogramme la valeur à l'embarquement et le poids à l'embarquement. Le taux de conversion du dollar des Etats-Unis en DTS utilisé en l'occurrence est de 1, 20 dollar des Etats-Unis, ce qui représente la valeur moyenne à la fin de 1974 et de 1975. Les chiffres convenant le mieux pour déterminer le montant de l'indemnité en cas de responsabilité dans le cadre de la convention envisagée sont les pourcentages cumulatifs de la valeur à l'embarquement donnés dans la quatrième colonne du tableau joint au document susmentionné, étant donné que c'est la valeur de la cargaison qui est assurée.

27. Les tableaux figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.131 ont été établis pour faire ressortir les effets de l'inflation sur les limites de responsabilité obtenues par application des Règles de Visby, pour fournir une indication du niveau de responsabilité pécuniaire qu'il convient de prévoir à l'article 6 pour que la valeur réelle soit maintenue constante, et pour démontrer la nécessité d'introduire dans la convention envisagée une disposition tenant compte de l'inflation future afin de maintenir constante également la valeur pécuniaire réelle.

28. Ces tableaux ont été établis à partir de quatre mesures de l'inflation publiées régulièrement, deux par les Etats-Unis et deux par les Nations Unies, et ils donnent une idée de la valeur moyenne annuelle de l'inflation, qui varie d'un peu moins de 5 p. 100 pour les marchandises entrant dans le PNB des Etats-Unis à plus de 11 p. 100 pour les exportations et les importations mondiales selon les chiffres du Bureau de statistique de l'ONU. Pour maintenir constante la valeur réelle des limites pécuniaires de responsabilité fixées en 68 par les Règles de Visby, sans tenir compte d'autres modifications du régime de la responsabilité qui affectent l'équilibre entre le chargeur et l'armateur, et pour les taux d'inflation indiqués ci-dessus, les limites pécuniaires de responsabilité devraient se situer entre 1,48 dollar E.-U. par livre (soit 2,72 DTS par kilogramme) et 2,62 dollars E.-U. par livre (soit 4,82 DTS par kilogramme) et entre 1 096 dollars E.-U. (soit 913 DTS) par colis et 1 947 dollars E.-U. (soit 1 622 DTS) par colis.

29. La délégation des Etats-Unis a souligné qu'il importait de prévoir une clause assurant une protection contre l'érosion des limites de responsabilité du fait de l'inflation, cela en raison de la baisse mondiale du pouvoir d'achat en valeur réelle et compte tenu des problèmes qui se poseraient aux personnes cherchant à obtenir réparation des préjudices subis du fait de la détérioration de ces limites en valeur réelle. Au cas où la convention envisagée ne contiendrait pas de dispositions de cet ordre, les efforts faits à l'heure actuelle pourraient rester inutiles.

30. M. MacANGUS (Canada) dit que, en analysant la signification des chiffres relatifs aux Etats-Unis, sa délégation est arrivée à des résultats différents du fait que les chiffres en question correspondent à la valeur totale des importations et des exportations, alors que dans les arguments qu'elle avait avancés la délégation canadienne envisageait non pas des montants, mais des gammes de valeurs pour les types de cargaison pouvant subir des dommages, qu'il avait appelés cargaison conteneurisée.

31. M. GUEIROS (Brésil) dit que, pour le calcul du montant de l'indemnité, sa délégation préfère le double critère proposé dans la première version de l'article 6, mais qu'il lui serait difficile d'accepter l'une ou l'autre des expressions figurant entre crochets à l'alinéa *b* du premier paragraphe. Toutefois, tout en préférant le texte tel qu'il est libellé dans sa première version, la délégation brésilienne reste préoccupée par certains cas de livraison partielle qui devraient faire l'objet d'un traitement spécial.

32. En ce qui concerne la question de l'unité de compte, la délégation brésilienne se rallie à la position présentée par la délégation des Etats-Unis en se fondant sur les données contenues dans les documents A/CONF.89/C.1/L.47 et L.131. M. Gueiros rappelle que la possibilité d'utiliser les DTS plutôt que le franc Poincaré comme unité de compte a été examinée à fond lors de la cinquième session du Groupe de travail de la CNUCED de la réglementation internationale des transports maritimes[1]. Il est maintenant possible de se faire une idée,

[1] TD/B/C.4/ISL/19/Suppl. 2, par. 92.

d'après les déclarations des représentants du Canada et des Etats-Unis, et en particulier à partir du document A/CONF.89/C.1/L.131, des montants qu'il faudra retenir, en dollars EU et en DTS par livre et par colis, pour maintenir la valeur pécuniaire réelle constante selon les Règles de Visby. La Convention de Londres de 1976 semble offrir une solution conforme aux vues exprimées lors de la présente conférence, en particulier par les délégations des Etats-Unis et du Canada. Dans ce cas, la valeur de la monnaie nationale d'un Etat partie qui ne serait pas membre du Fonds monétaire international serait calculée selon une méthode déterminée par cet Etat.

33. M. BREDHOLT (Danemark) dit que sa délégation est en faveur du double critère pour la limitation de la responsabilité. En ce qui concerne le montant de la compensation par unité, elle préférerait maintenir les niveaux prévus par les Règles de Visby, qui sont depuis longtemps partie intégrante de la législation nationale. D'ailleurs, M. Bredholt a obtenu l'assurance, auprès des mutuelles de P et I, que le montant des compensations accordées jusqu'ici avait toujours été adéquat.

34. En ce qui concerne l'article 8, la délégation danoise est d'avis qu'il convient d'adopter une formule qui s'aligne sur les dispositions correspondantes des Conventions de Londres et d'Athènes.

35. M. PTAK (Pologne) dit que, de l'avis de sa délégation, la variante proposée pour l'article 6, selon laquelle le seul critère utilisé serait le poids brut, n'offre pas une souplesse suffisante. Si la limite de responsabilité fixée est assez basse, les propriétaires de cargaisons ayant une valeur élevée pour un faible poids ne pourront obtenir compensation que pour une faible part de leur perte, alors que si cette limite est élevée elle ne vaudra pas pour les cargaisons relativement bon marché, et le facteur de limitation, si important pour la convention, n'interviendra jamais. Les dommages causés aux cargaisons de ce type seront en fait pleinement compensés, ce qui serait contraire au principe de la limitation de la responsabilité. Un autre inconvénient lié à l'utilisation du critère du poids brut est que toutes les cargaisons ne sont pas pesées.

36. La délégation polonaise estime la première version de l'article 6 plus acceptable du fait qu'elle tient compte des différences de nature et de valeur des cargaisons, et qu'elle se prêtera de ce fait à une application plus souple. Elle semble également offrir une plus grande protection au chargeur, qui aura la possibilité d'un choix quant aux limites de la couverture en cas d'action à la suite de pertes ou de dommages aux marchandises. En outre, les doutes éprouvés par la délégation polonaise concernant la signification exacte de la référence à une unité de marchandises ou une cargaison ont été dissipés par l'utilisation de l'expression "unité de chargement" dans la version en question.

37. En ce qui concerne le montant auquel sera limitée la responsabilité du transporteur, la délégation polonaise partage les vues exprimées par le secrétariat de la CNUCED dans son étude sur l'assurance des cargaisons maritimes[2], selon lesquelles il est inutile de prévoir des limites qui soient supérieures à la valeur réelle de la cargaison ordinaire. C'est pourquoi elle estime que les limites fixées devraient être fondées sur les montants prévus dans le Protocole de Bruxelles de 1968, à savoir soit 10 000 francs Poincaré par colis ou par autre unité de chargement, soit 30 francs par kilogramme de poids brut. Jusqu'à ces derniers temps, ces montants se sont révélés suffisamment élevés pour garantir aux propriétaires de cargaisons une compensation adéquate pour les marchandises perdues ou endommagées en cours de transport. Si l'on estime la valeur du franc Poincaré à 0,10 dollar E.-U., la limite de la responsabilité du transporteur sera de 1 000 dollars E.-U. par colis ou par unité de chargement, ou de 3 000 dollars E.-U. par tonne de cargaisons en vrac. Ces montants pourraient fort bien être retenus aux fins de la nouvelle convention, sous réserve d'un ajustement possible pour tenir compte de l'inflation.

38. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour retard dans la livraison, elle ne devrait pas dépasser le montant pur et simple du fret dû pour le transport des marchandises non livrées à temps.

39. Concernant les cas dans lesquels il conviendra de prévoir une responsabilité illimitée, la délégation polonaise estime que la rédaction du paragraphe 1 de l'article 8 risque d'être une source de différends et de litiges entre les parties à un transport par mer. La règle concernant la perte par le transporteur du droit à se prévaloir de la limitation de responsabilité doit être fondée sur la mesure dans laquelle il y a faute de sa part, et non sur la faute de ses préposés ou mandataires. En vertu du paragraphe 2 de l'article 7, les préposés et mandataires du transporteur pourront se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la convention. En conséquence, le transporteur ne pourra pas être pénalisé par déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité en raison d'un acte intentionnel de la part de ses préposés ou mandataires. Il n'est attribué à l'armateur et au transporteur une responsabilité illimitée pour les actes ou omissions intentionnels de leurs préposés ou mandataires dans aucune des conventions internationales les plus récentes, telles que la Convention internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, le Protocole de Bruxelles de 1968, la Convention d'Athènes de 1974 et la Convention de Londres de 1976. La délégation polonaise estime raisonnable de rétablir la règle concernant la déchéance du droit de limiter la responsabilité qui a été préparée par le Groupe de travail CNUDCI de la réglementation internationale des transports maritimes.

40. M. NILSSON (Suède) dit que sa délégation préfère le critère unique du poids pour déterminer les limites de responsabilité, car il fournit un moyen plus net et plus simple de parvenir à une solution; elle est cependant disposée à poursuivre plus avant l'examen de ce point.

41. A son avis, la question du montant de la compensation doit aussi faire l'objet d'une étude plus approfondie, compte tenu des montants prévus par le Protocole de Bruxelles de 1968.

42. En ce qui concerne le troisième point mentionné dans la question III, la délégation suédoise attache une grande importance à l'article 8 et est convaincue que le

[2] TD/B/C.3/120, par. 189.

texte actuel doit être aligné sur la disposition correspondante de la Convention d'Athènes de 1974, du fait qu'il fait intervenir de façon inutile un élément coût qui entraînerait une perte monétaire pour les chargeurs, les destinataires et les armateurs. Il en résulterait non seulement un risque supplémentaire qu'il serait difficile d'évaluer, et qui devrait être couvert par une assurance, ce qui entraînerait à coup sûr une augmentation du coût d'assurance, mais encore une source de litiges pour l'avenir.

43. M. Nilsson tient également à attirer l'attention sur le rapport existant entre cet article et les dispositions concernant le retard. Les dispositions en question pourraient donner lieu à des demandes de dédommagement substantielles pour les dommages résultant de ces retards, dans le cas par exemple où une pièce détachée essentielle ne serait pas livrée à temps. La combinaison d'une règle de ce type avec la possibilité d'une atteinte au droit de limiter la responsabilité pourraient entraîner une charge supplémentaire pour les armateurs, charge qui serait particulièrement onéreuse pour les petites compagnies de transport maritime.

44. Le représentant des Etats-Unis, se référant à la disposition de la Convention d'Athènes de 1974 selon laquelle il peut y avoir déchéance du droit de limiter la responsabilité du fait d'une action ou d'une omission du transporteur, a présenté cette disposition comme traitant des limites immuables. La délégation suédoise ne pense pas que cette disposition ou les dispositions analogues contenues dans la Convention de Londres de 1976 et dans le Protocole de Bruxelles de 1968 traitent de limites immuables au vrai sens du terme, qui ne figurent que dans le Protocole de Guatemala de 1971 sur les transports et dans le Protocole n° 3 de Montréal.

45. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit qu'il se bornera à présenter des observations de caractère préliminaire du fait que le règlement des problèmes soulevés dans la question III dépend d'un certain nombre d'autres questions. En ce qui concerne le premier point, la délégation soviétique est en faveur du double critère, colis et poids; concernant la question de la limite unitaire de responsabilité, elle estime pour le moment que la limite doit être liée aux montants fixés par le Protocole de Bruxelles de 1968, qui doivent servir de base pour déterminer le montant des compensations. Pour ce qui est du troisième point, la délégation soviétique serait disposée à appuyer les propositions faites par les autres délégations, mais elle estime que le premier paragraphe de l'article 8 doit être amendé de façon à augmenter le nombre des cas de responsabilité illimitée, et que l'alinéa *c* de ce paragraphe doit être supprimé.

46. M. MATHEUS (Venezuela) dit que sa délégation est en faveur du double critère, colis et poids, car cette solution permettrait au chargeur plus de souplesse pour fixer le fret.

47. En ce qui concerne le deuxième point soulevé dans la question du Président, la limitation du montant de l'indemnité dépendra des décisions prises concernant la responsabilité; quant au troisième point, la délégation vénézuélienne aimerait que l'article 8 soit maintenu tel qu'il figure dans le projet de la CNUDCI. C'est non seulement à la suite d'un acte ou d'une omission commis intentionnellement que le transporteur devrait être privé du bénéfice de la limitation de responsabilité, mais aussi dans le cas d'actes ou omissions intentionnels et graves de la part de ses préposés ou mandataires, car les transports sont habituellement le fait d'entreprises. De plus, le transporteur doit également perdre le bénéfice de la limite de responsabilité dans le cas où le fret n'est pas indiqué dans le connaissement. La délégation vénézuélienne a proposé un amendement à cet effet dans le document A/CONF.89/C.1/L.105, amendement sur lequel elle reviendra lorsque l'article 16 sera examiné.

48. M. GORBANOV (Bulgarie) dit que la délégation bulgare répond par la négative, à la première des trois questions posées dans le cadre de la question principale n° IV, car, à son avis, la responsabilité en cas de retard dans la livraison des marchandises doit entrer dans le champ d'application de la convention, ce qui est la seule approche logique compte tenu de la teneur de l'article 5 dans son entier.

49. Pour répondre à la deuxième question posée, la délégation bulgare pense effectivement qu'il conviendrait d'établir un régime spécial pour le préjudice causé par le retard : la responsabilité pour le retard diffère de la responsabilité pour la détérioration ou la perte de la marchandise, car le préjudice encouru par le chargeur dans le premier cas est un préjudice économique.

50. Enfin, pour répondre à la troisième question, la délégation bulgare pense que, si un régime spécial était institué, la limite de responsabilité devrait être fixée sur la base du montant du fret et non pas d'un multiple du fret.

51. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que sa délégation estime : premièrement, que la question de la responsabilité du transporteur en cas de retard dans la livraison des marchandises doit être réglementée par la convention; deuxièmement, que cette responsabilité devrait faire l'objet d'un régime spécial; troisièmement, que la limite de la responsabilité devrait être fixée sur la base du montant du fret.

52. M. GUEIROS (Brésil) dit que sa délégation a déjà fait connaître sa position sur les points soulevés dans la question IV à la 11e séance.

53. Notant qu'un certain nombre de propositions d'amendements ont été présentées concernant les paragraphes 1 et 2 de l'article 5, M. Gueiros dit qu'il appuie l'amendement de la Pologne pour chacun de ces paragraphes (A/CONF.89/C.1/L.60) mais qu'il ne peut souscrire aux amendements proposés par le Royaume-Uni (A/CONF.89/L.78 et L.115), et notamment à la suggestion d'ajouter un nouveau paragraphe 1 *bis*. Il note également que certains de ces amendements, y compris celui qui a été présenté par les Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.58), tendent à faire peser sur le transporteur la charge de la preuve des circonstances exonératrices de la responsabilité. La délégation brésilienne est prête à accepter cette solution, si la Conférence s'y rallie. Elle ne peut toutefois souscrire à la clause proposée dans l'un des amendements, en vertu de laquelle pour que la responsabilité du transporteur puisse être engagée il faudrait que la date prévue pour la livraison des marchandises soit expressément mentionnée dans le connaissement ou dans tout autre document prouvant l'exis-

tence du contrat de transport. Cette clause lui paraît tout à fait inopportune compte tenu de tous les problèmes qui sont inhérents au transport par mer. Une telle clause pourrait être valable pour les pays du marché commun, par exemple, car, dans ce cas, les distances ne sont pas aussi grandes, mais elle ne correspond pas à la pratique générale et ne devrait donc pas faire l'objet d'une disposition dans la convention.

54. M. GRONFORS (Suède) dit que sa délégation considère que la convention devrait réglementer la responsabilité en cas de retard dans la livraison des marchandises, car cela fait partie de sa tâche d'unification. Elle pense aussi qu'un régime spécial est nécessaire compte tenu de la différence qui existe entre la responsabilité en cas de perte ou de dommage causé aux marchandises, qui porte sur les marchandises elles-mêmes, et la responsabilité en cas de retard qui porte sur le délai accordé au transporteur diligent pour l'exécution du contrat de transport. C'est le montant du fret qui devrait servir de base pour calculer la limite de la responsabilité (ce point a une certaine incidence sur l'article 8 – déchéance du droit de limiter la responsabilité).

55. Enfin, la délégation suédoise appuie le projet de la CNUDCI qui est en complète harmonie avec les autres conventions internationales sur la responsabilité pour les transports de surface.

56. M. SUCHORZEWSKI (Pologne), parlant des types de préjudices pouvant résulter d'un retard dans la livraison des marchandises, dit qu'il y a tout d'abord le dommage pouvant être causé à la cargaison du fait de la prolongation du voyage, et que ce cas est régi par les dispositions générales concernant la responsabilité du transporteur pour dommages aux marchandises. Le second type de préjudice possible est le manque à gagner subi par le chargeur ou par le destinataire, qui donne lieu à indemnisation sur la base des prix du marché au lieu de destination des marchandises perdues ou endommagées. Il apparaît donc clairement que le principe de la responsabilité en cas de retard est d'ores et déjà reconnu, et la délégation polonaise est donc favorable à ce que cette responsabilité soit réglementée par la convention. En revanche, il lui serait plus difficile d'accepter toute interprétation qui aboutirait à étendre cette responsabilité à des cas de préjudices plus indirects – par exemple, le cas d'une usine qui devrait interrompre son activité pendant un certain temps parce que les marchandises n'auraient pas été livrées. Il ne lui semble donc pas utile d'instituer un régime spécial pour ce type de responsabilité; elle serait pourtant prête à se rallier à cette solution si tel était le vœu de la majorité.

57. En outre, la délégation polonaise considère que la base de calcul pour fixer la limite de la responsabilité devrait être le montant du fret qui représente le bénéfice du transporteur et inclut aussi toutes les dépenses afférentes au voyage. Pour le transporteur, la perte de ce fret signifie non seulement qu'il perd son bénéfice, mais aussi qu'il doit supporter tous les frais afférents au voyage, ainsi que les conséquences du temps d'exploitation perdu. Le transporteur est, après tout, le dernier à souhaiter que son navire soit retardé, et il fera tout ce qui est en son pouvoir pour l'éviter.

58. M. KACIĆ (Yougoslavie) dit que, en principe, sa délégation n'est pas opposée à ce que la responsabilité en cas de retard soit incluse dans le champ d'application de la convention. Compte tenu toutefois de la diversité des interprétations du mot "retard" dans les différents systèmes juridiques, elle considère que les préjudices consécutifs à un retard ne devraient pas donner lieu à indemnisation. Un régime spécial serait donc nécessaire pour ce type de préjudice. La limite de la responsabilité devrait être fixée sur la base du montant du fret demandé pour les marchandises dont la livraison a été retardée.

59. Se reportant à l'article 8, M. Kacić note que cet article confère une meilleure protection aux marchandises qu'aux passagers – ce que sa délégation ne trouve pas très justifié – et qu'il s'inspire d'une approche très différente de celle qui avait été adoptée dans les deux conventions établies récemment sous les auspices de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, soit la Convention de Londres de 1976 et la Convention d'Athènes de 1974. Une telle approche risque de favoriser des litiges et n'aboutit pas à uniformiser le droit maritime, ce qui est pourtant l'un des buts poursuivis par la Conférence. La délégation yougoslave suggère, en conséquence, que l'on supprime les alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 de l'article 8, et que l'on demande au Comité de rédaction de procéder à une refonte du reste de l'article.

60. M. COVA ARRIA (Venezuela), se référant au paragraphe 2 de l'article 5, fait observer que la responsabilité encourue en cas de retard dans la livraison des marchandises est assortie de l'adjectif "raisonnable". On n'ajoute donc rien au droit existant, selon lequel ce genre de préjudice donne déjà lieu à une action en justice ou à un règlement extra-judiciaire. M. Cova Arria note par ailleurs qu'aux termes du paragraphe 3 de l'article 5 la responsabilité n'existe qu'au bout d'un délai de 60 jours. A son avis, ce délai devrait être ajouté au temps convenu dans le connaissement, ainsi qu'il est prévu au paragraphe 2 de l'article 5, afin que le préjudice ne puisse être établi qu'après un laps de temps assez long. Quant aux limites de la responsabilité telles qu'elles sont définies à l'article 6, elles donneront lieu aussi à des interprétations erronées et à des litiges. Il apparaît donc que les dispositions relatives à la responsabilité en cas de retard dans la livraison des marchandises admettent des exceptions qui n'aident pas à clarifier ou à renforcer le principe fondamental. La délégation vénézuélienne considère donc que ces dispositions, sous leur forme actuelle, devraient être supprimées.

61. M. FRANZINI (Observateur pour l'Association des armateurs latino-américains) dit que les retards dans la livraison des marchandises sont généralement occasionnés par des erreurs de manutention au port d'embarquement ou de débarquement – tâche exécutée par des personnes dont les services ont été loués par l'armateur ou son représentant, mais qui, généralement, ne sont pas pour autant sous son contrôle. Le point qui préoccupe l'Association est que l'armateur, qui est la partie ayant le plus intérêt à éviter tout retard à la livraison, devra contracter une assurance pour se protéger contre une responsabilité éventuelle pour des actes qui échappent à son contrôle et qui peuvent être à l'origine de réclamations très importantes. L'Association souhaiterait donc vivement que la responsabilité en

cas de retard dans la livraison des marchandises soit exclue du champ d'application de la convention.

62. M. FUCHS (Autriche) fait observer que le retard à la livraison n'est que l'un des aspects de la question : le retard à l'arrivée peut causer au chargeur des difficultés encore plus grandes.

63. Le seul critère mentionné dans le projet de convention pour juger du retard est celui du délai expressément convenu dans le contrat de transport ; or dans la pratique ce genre d'accord n'a jamais existé et n'existera jamais. Compte tenu de tous les problèmes qui se posent et de l'incidence économique possible pour les transporteurs, la délégation autrichienne serait prête à étudier toute solution pratique, y compris celle consistant à exclure la question de la responsabilité du transporteur en cas de retard du champ d'application de la convention. Si, toutefois, il était décidé de la maintenir, la délégation autrichienne préférerait que ce soit le montant du fret qui serve de base de calcul pour la limite de responsabilité. Dans le cas contraire, elle suggérerait de revoir la rédaction des dispositions pertinentes de l'article 6.

64. M. MacANGUS (Canada) dit que sa délégation estime qu'en incluant la responsabilité en cas de retard dans le champ d'application de la convention on remédiera à l'ambiguïté actuelle des Règles de La Haye-Visby concernant l'indemnisation en cas de retard. Elle ne voit d'ailleurs aucune raison valable pour traiter les préjudices résultant du retard différemment des autres types de préjudices pouvant exister dans le cadre d'un contrat de transport par mer, étant donné que tous ces types de préjudices devraient donner lieu à réparation. Si les clauses relatives aux retards sont soigneusement rédigées, le transporteur ne pourra conclure de contrat le soustrayant à sa responsabilité aux termes de l'article 23.

65. La délégation canadienne n'est cependant pas favorable à un régime spécial d'indemnisation pour les pertes et dommages causés par des retards. Le retard n'est qu'une des causes de dommage, qui devraient toutes être traitées de la même manière. Elle ne voit pas non plus la nécessité de chercher à harmoniser ou à codifier dans la convention les diverses dispositions du droit interne des pays en la matière. Si le retard est placé sur le même pied que d'autres types de dommages, la limite de responsabilité applicable n'en sera que plus certaine. Une base de calcul différente risque d'être la source de bien des difficultés, car on ne pourra pas déterminer d'avance avec précision les paramètres d'une échelle mobile d'indemnisation. A cet égard, une étude sur le transport multimodal réalisée au Canada montre que le retard, comme cause de dommage, n'a qu'une incidence économique minime dans les rapports entre le transporteur et le chargeur. Une autre raison de renoncer à une limite de responsabilité spéciale est que, si cette limite est calculée sur la base du taux de fret, le destinataire risque de ne pas toujours en connaître à l'avance le montant. La délégation autrichienne pense aussi qu'un multiple du fret constituerait une base de calcul très vague, car le montant varierait en fonction de la situation du marché des transports maritimes, des distances en jeu et de toutes sortes de caractéristiques inhérentes aux marchandises transportées.

66. M. BYERS (Australie) dit que sa délégation estime qu'il n'y a pas de raison d'exclure la responsabilité en cas de retard du champ d'application de la convention, et que la responsabilité découlant d'un préjudice causé par un retard devrait être mise sur le même pied que celle découlant d'un préjudice causé par une perte.

67. Le paragraphe 2 de l'article 5 définit clairement la base de la responsabilité : s'il existait un accord pour effectuer la livraison à une date précise et que cet accord n'a pas été respecté, la responsabilité naît; s'il n'y avait pas d'accord, le transporteur ne peut-être tenu pour responsable que si, compte tenu de toutes les circonstances, il ne s'est pas montré diligent. La question se pose alors de savoir si la partie qui a souffert la perte doit obtenir réparation; la seule réponse possible est affirmative. Il s'ensuit que, dès lors qu'un préjudice a été causé, il doit être réparé au même titre que pour tout autre préjudice, car il s'agit d'une perte de même nature, à savoir une perte pécuniaire. Ce sont le même régime de responsabilité et les mêmes limites qui devraient donc s'appliquer.

68. M. Byers pense que la question devrait pouvoir être tranchée par la Conférence sur la base de ces réponses et qu'il n'est pas utile qu'il réponde sur le troisième point soulevé dans le cadre de la question IV.

La séance est levée à 18 heures.

13e séance

Mercredi 15 mars 1978, à 19 h 40.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.13

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF. 89/8, A/CONF.89/C.1/L.109, L.114, L.134) [*suite*]

QUESTIONS PRINCIPALES SUR LES ARTICLES 5 ET 6 SOUMISES PAR LE PRÉSIDENT À L'EXAMEN DE LA PREMIÈRE COMMISSION (A/CONF.89/C.1/L.132) [*fin*]

1. M. DOUAY (France) déclare que la notion de responsabilité pour retard, qui figure dans le projet de convention (A/CONF.89/5), constitue un progrès indéniable par rapport à la Convention de Bruxelles de 1924.

Il serait regrettable d'y renoncer, d'autant plus que cette notion se retrouve dans d'autres conventions relatives au transport de marchandises. D'ailleurs, la notion de responsabilité pour retard qui a été introduite dans le projet de convention est très raisonnable : il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées dans le délai convenu et, si aucun délai n'a été convenu, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait. En conséquence, la délégation française estime qu'il n'y a pas lieu d'exclure la responsabilité pour retard.

2. Il convient d'établir un régime spécial, et l'indemnisation pour retard doit être considérée en quelque sorte comme une pénalisation qui frappe le transporteur. Il paraît raisonnable de prévoir une indemnisation calculée d'après le montant du fret, et cela même si les marchandises livrées avec retard n'ont subi aucun dommage; en pareil cas, le destinataire subit en effet un préjudice commercial.

3. M. TANIKAWA (Japon) est d'avis qu'il faut inclure la responsabilité pour retard dans la convention, mais en la limitant au montant du fret.

4. M. SANYAOLU (Nigéria) fait observer que la responsabilité pour retard n'est pas couverte par les Règles de La Haye et qu'elle semble avoir été considérée comme relevant du préjudice indirect. Son inclusion dans le projet de convention constitue donc un progrès bienvenu. Toutefois, la délégation nigériane souhaiterait que le préjudice résultant du retard à la livraison fasse l'objet d'une règle rédigée d'une manière tout à fait différente. Elle estime que la limite de la responsabilité pour perte ou dommage, telle qu'elle est formulée dans le projet de convention, ne tiendrait pas compte, si elle était appliquée au retard, du "préjudice direct" c'est-à-dire de ce que dans les pays de *common law* on appelle "*general damages*" –, donnant automatiquement droit à des dommages-intérêts. Elle a notamment en vue le principe énoncé par le juge britannique dans l'affaire Hadley C. Baxendale. Si la disposition relative à la responsabilité pour dommage ou perte était appliquée au retard à la livraison, elle ne porterait que sur les "*special damages*" (préjudice indirect), ne donnant lieu au versement de dommages-intérêts que si le demandeur peut faire la preuve qu'il a effectivement souffert de l'acte incriminé. Néanmoins, la délégation nigériane réserve sa position et est prête à examiner toute proposition qui tiendrait dûment compte des intérêts du transporteur et du destinataire en la matière.

5. M. NDUMBA (Ouganda) estime que la responsabilité pour retard ne devrait pas être exclue de la convention car il n'est pas juste que le chargeur supporte entièrement le préjudice résultant directement du retard, même s'il n'y a aucune négligence de sa part. A la connaissance du représentant de l'Ouganda, les assurances commerciales ne couvrent pas le préjudice résultant directement du retard à la livraison. Il en va certainement de même des assurances de marchandises autres que celles qui s'inspirent du système britannique. En conséquence, si la convention ne faisait pas supporter au transporteur la responsabilité pour retard, le chargeur supporterait toujours entièrement le préjudice en résultant; or il ne peut pas s'assurer contre un tel préjudice auprès de son assureur sur facultés, tandis que le transporteur peut s'assurer contre ce risque dans le cadre de sa responsabilité générale de transporteur soit sur les marchés de l'assurance commerciale, soit auprès des clubs P et I. A ce propos, M. Ndumba fait observer que le préjudice que peut subir le chargeur à la suite du retard à la livraison peut être énorme, ce retard constituant parfois la cause directe de la perte d'une cargaison tout entière. Le risque est particulièrement grand en cas de marchandises périssables.

6. En ce qui concerne le fondement de la limite de la responsabilité pour retard, la délégation ougandaise estime qu'il ne faudrait pas s'en remettre au montant du fret. Il faudrait trouver une formule spéciale qui permette d'accorder au chargeur une réparation plus équitable et qui tienne mieux compte de la réalité.

7. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) signale que le gouvernement de son pays a présenté d'abondantes propositions concernant les dispositions du projet de convention relatives à la responsabilité pour retard. Ces propositions, qui sont consignées dans le document A/CONF.89/7, seront présentées ultérieurement, si la Commission se prononce pour l'inclusion de cette forme de responsabilité dans la future convention. Pour l'instant, M. Sweeney se borne à préciser que, de l'avis de sa délégation, la responsabilité pour retard ne devrait pas être exclue de la convention et qu'un régime spécial devrait être établi. Toutefois, les dommages matériels dus au retard à la livraison devraient être envisagés de la même manière que le sont la perte ou le dommage aux marchandises à l'article 5. En ce qui concerne les limites de la responsabilité, la délégation des Etats-Unis n'a pas encore de position bien arrêtée : elle pourrait accepter le montant du fret ou un multiple du fret.

8. M. DIXIT (Inde) souligne que le Groupe de travail a déployé de grands efforts pour introduire dans le projet de convention la notion de responsabilité pour retard. Il ne fait pas de doute que cette notion intéresse tous les Etats, et pas seulement les pays en développement; chacun d'eux s'attend qu'elle figure dans la future convention. Les pays en développement peuvent souffrir tout particulièrement du retard à la livraison, lorsque des marchandises leur parviennent à un moment où elles ont perdu leur valeur commerciale et ne trouvent plus de débouchés. Il ne s'agit pas de pénaliser le transporteur car il est évident que ni lui, ni le chargeur et le destinataire n'ont intérêt à ce que les marchandises soient livrées avec retard. En réalité, c'est une question d'intérêts économiques qui est en jeu. Un pays qui ne reçoit pas des marchandises à temps et qui a pris des engagements internationaux peut voir son crédit sérieusement entamé sur le plan international.

9. En conséquence, le représentant de l'Inde souhaite que la Commission s'en tienne plus ou moins au texte proposé dans le projet de convention. Il est donc pour l'inclusion de la responsabilité pour retard dans la convention, mais il n'a pas encore d'idée bien arrêtée en ce qui concerne l'opportunité d'un régime spécial ni en ce qui concerne le fondement des limites de cette forme de responsabilité.

10. M. EYZAGUIRRE (Chili) estime que la responsabilité pour retard ne doit pas être exclue de la convention. Sa délégation s'est déjà prononcée (10e séance) en

faveur du paragraphe 1 de l'article 5, où le retard à la livraison figure parmi les causes de responsabilité du transporteur, et en faveur du paragraphe 2 de ce même article, qui contient une définition du retard à la livraison. Comme la notion de retard à la livraison figure dans d'autres conventions relatives au transport de marchandises, son inclusion dans le projet de convention contribuerait à assurer l'uniformité des conventions dans ce domaine.

11. La délégation chilienne doute qu'il convienne de soumettre la responsabilité pour retard à un régime spécial. Il faudrait appliquer le régime général de la responsabilité au préjudice résultant de la perte ou du dommage par suite de retard à la livraison. En revanche, pour le préjudice économique, on pourrait éventuellement se fonder sur le montant du fret.

12. M. RAY (Argentine) dit que sa délégation est pour l'inclusion de la responsabilité pour retard dans la convention. Il faudrait prévoir un régime spécial et limiter la responsabilité au montant du fret ou à un multiple du fret. Il ne faut pas que l'armateur puisse fixer un délai de livraison excessivement long dans le connaissement. Sous réserve de légères modifications de forme, la délégation argentine juge donc acceptables les dispositions pertinentes du projet de convention.

13. M. RAMÍREZ HIDALGO (Equateur) est en principe d'accord pour inclure la notion de responsabilité pour retard dans la convention et pour la soumettre à un régime spécial, à condition qu'il n'en résulte pas une importante augmentation des frets, ce qui serait défavorable au commerce international.

14. M. HENNI (Algérie) considère que les dispositions du projet de convention relatives à la responsabilité pour retard ne sont pas très satisfaisantes. Sa délégation convient que le chargeur devrait être indemnisé lorsque le retard à la livraison est dû à la faute du transporteur. Mais il n'est pas rare que le retard soit dû à la situation portuaire. En tant que pays qui entretient d'étroites relations commerciales avec des Etats d'Europe, l'Algérie a souvent eu à souffrir des grèves qui paralysent certains ports européens et des encombrements qui engorgent ses propres ports. M. Henni estime que, dans les cas de ce genre, le transporteur devrait être exonéré de sa responsabilité. Toutefois, le principe de la responsabilité devrait être maintenu lorsque le transporteur est lui-même le destinataire des marchandises et que la livraison tardive est due, par exemple, à un retard imputable à un de ses consignataires.

15. M. SEVON (Finlande) signale que sa délégation est en faveur d'une règle relative à la responsabilité pour retard ainsi qu'à un régime spécial fondé sur le montant du fret.

16. M. CASTRO (Mexique) est d'avis qu'il ne faut pas exclure de la convention la responsabilité pour retard à la livraison, que cette forme de responsabilité devrait être soumise à un régime particulier et que la limite de cette responsabilité devrait dépendre du fret.

17. Pour M. AMOROSO (Italie), il n'est pas absolument nécessaire de réglementer dans la convention la question de la responsabilité pour retard. Il est manifeste que, plus que tout autre, le transporteur a intérêt à ce que les marchandises soient livrées à temps. Par ailleurs, on constate que, dans la plupart des cas, le retard est dû à des grèves ou à l'encombrement des ports. En outre, il est souvent très difficile de déterminer dans quel délai il serait "raisonnable" d'exiger la livraison de marchandises.

18. La délégation italienne serait néanmoins disposée à se rallier à la majorité si la responsabilité pour retard était réglementée dans la future convention, pour autant que le dommage indirect soit exclu. Un régime spécial devrait s'appliquer à la responsabilité pour retard et cette responsabilité devrait être limitée au montant du fret.

19. M. KERRY (Royaume-Uni) considère que la responsabilité pour retard ne devrait pas être exclue de la convention mais qu'il ne conviendrait pas de la soumettre à un régime spécial. Le retard devrait être considéré comme un motif normal de réparation pour rupture de contrat, compte tenu des termes du contrat et des circonstances. La délégation britannique estime en particulier qu'il ne faudrait pas fixer de limite particulière pour ce genre de préjudice. Si le retard à la livraison a été mentionné au paragraphe 2 de l'article 5, il semble que ce soit principalement en vue de l'article 6, consacré aux limites de la responsabilité. Comme la délégation britannique ne voit pas de justification à une disposition spéciale sur les limites de la responsabilité, qui lui apparaît comme une complication, elle estime que toute mention du retard pourrait être omise.

20. M. M'BAH (République-Unie du Cameroun) estime qu'il faut maintenir la responsabilité pour retard dans le projet de convention, à condition de préciser que la responsabilité du transporteur n'est pas engagée lorsqu'il établit que le retard est dû à un cas de force majeure. Dans les pays tropicaux, le retard à la livraison de marchandises peut entraîner un arrêt de chantier de longue durée, notamment lorsque les marchandises, au lieu d'être livrées pendant la saison sèche, sont livrées peu avant la saison des pluies.

21. La délégation camerounaise estime que la responsabilité pour retard devrait être soumise à un régime spécial. En revanche, elle n'est pas encore en mesure de se prononcer sur le délicat problème de la limite du montant de l'indemnisation.

22. M. SILARD (Fonds monétaire international) présente l'exposé écrit du Fonds monétaire international, qui a été distribué en anglais seulement sous la cote A/CONF.89/C.1/L.109, et dans lequel le Fonds présente des observations sur la clause de l'article 6 du projet de convention relative à l'unité de compte utilisée pour calculer la limite de la responsabilité du transporteur. La CNUDCI, à sa neuvième session, a envisagé le recours au droit de tirage spécial du FMI pour remplacer le "franc or", qui avait été proposé dans le projet initial, ou l'adoption de la solution figurant à l'article VII du Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie, en vertu duquel les Etats membres du FMI ont adopté le droit de tirage spécial comme unité de compte, tandis que les Etats non membres ont adopté une unité de compte basée sur l'or[1]. Le recours au DTS pour remplacer l'unité basée sur l'or a été décidé en raison du fait que, en vertu d'un amendement à ses statuts, le FMI a supprimé

[1] Voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente et unième session, Supplément n° 17*, p. 93, par. 9, c.

le cours officiel de l'or pour presque toutes ses opérations et transactions, et que les 133 membres du Fonds ne peuvent plus utiliser l'or comme dénominateur commun dans les arrangements concernant leurs échanges. En effet, les fluctuations du cours de l'or font qu'il n'offre plus une base technique appropriée pour l'évaluation uniforme des monnaies, comme doit le faire une unité de compte. Depuis lors, les DTS ont été le plus souvent inclus dans divers traités internationaux comportant des clauses se référant à des unités de compte.

23. Or, depuis la dernière session de la CNUDCI, en 1976, un fait nouveau est intervenu, à savoir l'adoption à Londres d'une version révisée des Protocoles de Montréal par la Conférence pour la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (voir A/CONF. 89/8, note de bas de page 31). La solution adoptée à Londres visait à résoudre le problème du manque d'uniformité entre l'évaluation des monnaies des Etats qui sont membres du FMI et de celles qui ne le sont pas : pour que les calculs et conversions faits par les Etats non membres permettent d'exprimer dans leur monnaie nationale une "valeur réelle" se rapprochant le plus possible de la valeur exprimée en unités de compte, les Etats non membres sont priés de communiquer au dépositaire de la convention la méthode de calcul ou le résultat de la conversion, ainsi que toutes modifications qui leur seraient ultérieurement apportées. L'article 8 de la Convention de Londres, qui énonce cette formule, est complété par l'article 21 qui prévoit la possibilité de remplacer les unités de compte définies dans la convention, à savoir le DTS et l'or, par d'autres unités de compte, en vertu d'une décision prise au cours d'une conférence spéciale par une majorité des deux tiers des Etats parties présents et votants.

24. Par conséquent, la formule adoptée à Londres marque un net progrès par rapport aux protocoles de Montréal, car elle vise à assurer l'uniformité de l'évaluation des monnaies de tous les Etats parties, qu'ils soient ou non membres du FMI. La "valeur réelle" n'est toutefois pas définie et dépend de la pratique, mais les négociateurs de la Convention de Londres ont estimé que la clause prévoyant la communication de la méthode d'évaluation apportait des garanties suffisantes et permettrait d'exprimer en monnaies nationales la "même valeur réelle" que celle exprimée en unités de compte basées sur les DTS.

25. M. Silard fait observer que l'effet de cette clause pour les Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas la conversion de leurs monnaies en DTS pose un problème particulier : ces pays doivent-ils maintenir l'évaluation de leurs monnaies sur la base de l'or aux fins d'application de la Convention de Londres ? Le même problème va se poser pour la convention à l'étude. Toutefois, la Convention de Londres arrête une unité de compte en valeur or et suppose que les Etats qui ne peuvent convertir leurs monnaies en DTS s'engagent implicitement à maintenir la valeur de leurs monnaies par rapport à l'or, aux fins de ladite Convention, sur la base d'un cours équivalent au cours officiel historique de 35 DTS l'once d'or fin. Le problème se pose dans les cas où il n'y a plus d'accord international sur le cours de l'or. Or le FMI a supprimé toute référence au prix de l'or dans le système monétaire international. A ce sujet, il faut aussi prévoir les cas où les Etats dont la monnaie est évaluée sur la base de l'or et ne peut être convertie en DTS modifieraient leur législation sur ce point : faudrait-il réviser la convention afin de donner effet à ces modifications? L'observateur du FMI pense que ce problème technique pourrait être résolu en partie en s'inspirant de la solution adoptée dans la Convention de Londres, c'est-à-dire en ajoutant une clause analogue à celle de l'article 21 mentionné plus haut.

26. Compte tenu de ce qui précède, l'observateur du FMI se demande si la Conférence ne pourrait pas envisager une autre solution permettant de respecter la position des Etats non membres du FMI dont la législation ne permet pas la conversion de la monnaie en unité de compte – DTS. Cette solution consisterait à autoriser ces Etats à évaluer leur monnaie aux fins de la convention d'une manière déterminée par chaque Etat, sous réserve d'exprimer la "même valeur réelle" que celle applicable aux autres Etats, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention de Londres. Cette formule ne modifierait pas le *statu quo* monétaire pour les Etats en question, qui pourraient continuer à évaluer officiellement leur monnaie sur la base de l'or aussi longtemps qu'ils le voudraient, mais elle offre un cadre technique souple leur permettant d'opérer une transition vers une méthode d'évaluation différente sans exiger la révision de la convention.

27. Le projet de clause sur l'unité de compte figurant à l'article 6 proposé par le Fonds monétaire international (voir A/CONF.89/C.1/L.109) s'inspire donc des considérations qui viennent d'être exposées. Le paragraphe *a* prévoit que l'unité de compte visée dans la convention est le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international et que les montants mentionnés dans la convention sont exprimés dans la monnaie nationale de l'Etat contractant dans lequel la limite de responsabilité est invoquée, suivant la valeur de cette monnaie à la date où le paiement est effectué en droit de tirage spécial telle qu'elle est publiée par le FMI ou, si cette valeur n'est pas publiée, telle qu'elle est calculée en prenant comme référence la valeur d'une autre monnaie qui est publiée.

28. Le paragraphe *b* stipule que la valeur de la monnaie nationale de l'Etat contractant qui n'est pas membre du FMI et dont la législation ne permet pas d'appliquer la méthode énoncée au paragraphe *a* sera calculée aux fins de la présente convention selon la méthode déterminée par l'Etat contractant en cause, à condition que ce calcul s'effectue de manière à exprimer autant que possible dans la monnaie nationale la même valeur que celle exprimée en unités de compte par les membres du FMI. Tout Etat contractant communique au dépositaire la méthode de calcul utilisée aux fins du paragraphe *b* au moment de la signature et, ultérieurement, chaque fois qu'une modification est apportée à cette méthode.

29. M. CARRAUD (France) a dit que sa délégation est en faveur du choix des droits de tirage spéciaux comme unité de compte tels qu'ils sont définis par le FMI, mais qu'elle s'interroge sur les suggestions faites par l'observateur du Fonds, car il s'agit d'une affaire complexe. L'idée de la délégation française était que les Etats non membres du FMI pourraient simplement continuer à utiliser la référence au franc "Poincaré", système qui a été adopté pour la Convention sur la

limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes de 1976, et qui paraît être le plus sûr. En outre, la France propose une révision automatique, tous les cinq ans, du montant de la limitation fixé par la convention, car les droits de tirage spéciaux ne tiennent pas compte de la dégradation générale du pouvoir d'achat des monnaies et il convient de réajuster régulièrement les montants prévus dans la convention afin d'éviter qu'ils soient amputés chaque année d'une partie substantielle de leur valeur réelle. Il ne s'agit pas de créer les conditions d'une indexation systématique. Seules les parties à la convention se réuniraient pour procéder à cette révision, qui porterait exclusivement sur le montant de l'indemnisation. Cette procédure pourrait être introduite par voie d'acceptation tacite et la réévaluation serait applicable à tous les Etats parties qui n'auraient pas formulé d'objection dans un délai de six mois à compter de son adoption. Cette périodicité permettrait d'exercer à intervalle fixe un contrôle sur la valeur des droits de tirage spéciaux, mais, comme il ne s'agirait pas d'une indexation pure et simple, cette révision donnerait au système une souplesse qui, dans le cadre des problèmes liés aux indemnisations, permettrait de redresser la situation selon que les implications financières des dispositions de la convention seraient supérieures ou inférieures aux prévisions.

30. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) présente le nouvel article proposé par sept pays (Allemagne, république fédérale d', Danemark, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, Norvège, Pays-Bas et Suède) dans le document A/CONF.89/C.1/L.114. Les auteurs de ce projet, ayant constaté que la limite de responsabilité ne peut plus être exprimée en francs-or "Poincaré", proposent d'adopter comme unité de compte le droit de tirage spécial défini par le Fonds monétaire international. En effet, la valeur de l'or sur le marché est aujourd'hui à peu près quatre fois supérieure à la valeur de 35 dollars l'once d'or fixée il y a quelques années. Pour les Etats qui n'ont pas traduit, par voie législative, les limites de responsabilité prévues dans le Protocole de Bruxelles de 1968 en monnaie nationale, cela signifie que leurs transporteurs doivent s'assurer pour un montant bien supérieur à ceux qui semblaient avoir été établis en vertu du Protocole. Si la limite de la responsabilité est connue, le transporteur ainsi que les chargeurs savent jusqu'à quel montant ils doivent s'assurer, mais si la limite n'est pas claire, chacun s'assurera pour le risque le plus élevé en cas de perte ou de dommage, et chacun s'assurera pour les mêmes risques, ce qui est un gaspillage du point de vue économique.

31. Par conséquent, la proposition des sept pays propose de fixer une limite de responsabilité exprimée en droits de tirage spéciaux et, pour les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international, prévoit la possibilité pour chaque Etat de calculer le montant en question en unités monétaires basées sur l'or. Cette unité monétaire serait définie de manière à exprimer la même valeur, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte basée sur les droits de tirage spéciaux. Les Etats non membres du FMI communiqueraient au dépositaire, le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, la méthode utilisée pour la conversion de leur monnaie nationale, ainsi que toute modification apportée à cette méthode.

32. La proposition des sept pays s'inspire, comme on le voit, de la formule adoptée à Montréal en 1975 dans le cadre du Protocole portant modification de la convention sur l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international et suit de près la formule adoptée à Londres en 1976 à la Conférence pour la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

33. M. SANYAOLU (Nigéria) dit que sa délégation, désireuse de promouvoir le caractère international de la convention, est en faveur de l'adoption d'une unité de compte qui puisse recueillir l'appui de chaque Etat membre souhaitant être partie à la convention. Dans cet esprit, le Nigéria appuie la proposition du Fonds monétaire international (A/ CONF.89/C.1/L.109), qui consiste à adopter une unité de compte fondée sur le droit de tirage spécial, sous réserve de la nécessité pour les Etats non membres du Fonds de convertir leur monnaie nationale selon des méthodes de calcul spéciales, aux fins de la convention.

34. M. TANIKAWA (Japon) dit que sa délégation est pour l'adoption d'une unité de compte basée sur le droit de tirage spécial et que, pour résoudre les problèmes complexes liés à la conversion de la monnaie des Etats non membres du FMI, il faudra reprendre la formule définie à l'article 8 de la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, ainsi que dans d'autres instruments internationaux. La formule adoptée à Londres paraît être la seule applicable en pratique, en dépit des difficultés évoquées par l'observateur du FMI. Mais la proposition du FMI introduit un double facteur de fluctuation dans la méthode de conversion des monnaies nationales, ce qui risque de compliquer encore la situation. Par conséquent, la délégation japonaise pense qu'il faut étudier cette proposition de plus près en vue de trouver une solution plus pratique.

35. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) remercie l'observateur du FMI d'avoir apporté des éclaircissements sur la question à l'étude et, en qualité d'auteur du projet présenté par les Etats-Unis au nom de sept pays, se rallie à la déclaration de la délégation américaine.

36. M. EYZAGUIRRE (Chili) dit que l'unité de compte visée à l'article 6 doit se rapporter au droit de tirage spécial, pour les raisons exposées dans le document A/CONF.89/C.1/L.109. C'est en effet la formule qui a été adoptée dans d'autres instruments internationaux comme les Protocoles de Montréal de 1975 portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et dans la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Pour les Etats non membres du FMI, on pourrait également adopter les mesures proposées dans le même document, dont les conclusions recueillent l'approbation de la délégation chilienne.

37. M. NILSSON (Suède) a peu d'observations à ajouter à l'excellent exposé qu'a fait le représentant des Etats-Unis au sujet de la proposition, qui reprend les mêmes termes que la Convention de Londres de 1976

sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. En effet, il y a intérêt à harmoniser autant que possible le texte des conventions et, étant donné qu'il existe déjà des différences entre le Protocole de Montréal et la Convention de Londres, il est inutile de rédiger un nouveau libellé qui ne ferait que constituer une source d'ambiguïté pour l'avenir. En outre, M. Nilsson fait observer que si la proposition du FMI avait des effets à peu près analogues à la proposition des sept pays pour les pays membres du Fonds monétaire international, elle peut créer des problèmes de fond en ce qui concerne les pays qui n'en sont pas membres.

38. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) s'associe aux observations formulées par le représentant de la Suède. L'Union soviétique n'est pas membre du Fonds monétaire international et la seule solution acceptable pour elle en ce qui concerne la limitation de la responsabilité du transporteur consiste à indexer les unités de compte sur la valeur de l'or. C'est pourquoi, tout en remerciant le représentant du Fonds monétaire international des explications qu'il a données sur sa proposition, le représentant de l'URSS ne peut approuver le projet d'article 6 qui figure en annexe à ce document et se prononce pour l'insertion de dispositions analogues à celles figurant dans la Convention de Londres de 1976.

39. M. GUEIROS (Brésil) dit que sa délégation approuve le nouvel article proposé par les sept pays, qui reproduit, avec quelques légères modifications, le texte de l'article 8 de la Convention de Londres de 1976. Toutefois, elle ne saurait accepter les mots "sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation" placés entre crochets aux paragraphes 2 et 4 de cette proposition.

40. M. DIXIT (Inde) se prononce pour l'adoption du droit de tirage spécial comme unité de compte aux fins du projet de convention.

41. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) dit que son pays, du fait qu'il n'est pas membre du FMI, a beaucoup de difficultés à accepter que le droit de tirage spécial serve d'unité de compte. Sans vouloir répéter tous les arguments qui ont été avancés contre cette méthode lors de la Convention de Londres de 1976, la représentante de la République démocratique allemande fait observer que la solution adoptée dans cette convention n'a été possible que grâce à un compromis, et que l'imprécision de son texte peut donner lieu à des contestations sur la méthode de calcul employée.

42. Bien que la République démocratique allemande ne puisse accepter la suppression de l'or pour la détermination de l'unité de compte aux fins du projet de convention, elle estime néanmoins que l'on peut parvenir à un compromis en s'inspirant du texte de la Convention de Londres.

43. M. KACIĆ (Yougoslavie) dit que la Yougoslavie, qui est membre du Fonds monétaire international, peut accepter le système des droits de tirage spéciaux. Pour les pays qui ne sont pas membres de cet organisme, la délégation yougoslave estime que la formule employée dans la Convention de Londres constitue une base de calcul pratique et pourrait s'appliquer *mutatis mutandis* au présent projet de convention.

44. M. MARCIANOS (Grèce) dit que, quel que soit le système adopté, il importe de définir une méthode concrète de calcul sur laquelle les tribunaux pourront s'appuyer pour se prononcer en cas de différends quant au montant limite de la responsabilité du transporteur. Il serait peut-être bon de prévoir dans les clauses finales une disposition permettant à chaque État partie de déterminer tous les mois ou tous les six mois la valeur des droits de tirage spéciaux par rapport à sa propre monnaie.

45. M. RAY (Argentine) dit que, du fait que l'Argentine est membre du Fonds monétaire international et que sa législation prévoit que les limites pécuniaires de la responsabilité sont exprimées en valeur-or, la délégation argentine est disposée à appuyer la solution qui sera jugée la plus appropriée pour le projet de convention.

46. M. POPOV (Bulgarie) regrette que bon nombre des éléments de la proposition présentée par l'observateur du Fonds monétaire international soient inacceptables pour la délégation bulgare, selon laquelle la limite pécuniaire de la responsabilité du transporteur doit être évaluée en unités de compte indexées sur la valeur-or. Compte tenu de cette position, la délégation bulgare peut accepter de prendre pour base la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

47. M. KHOO (Singapour) appuie le principe qui consiste à utiliser les droits de tirage spéciaux comme unités de compte aux fins du projet de convention. En ce qui concerne les pays non membres, la délégation singapourienne pourrait accepter que l'on adopte des dispositions spéciales adaptées à leurs besoins, en vue d'établir l'égalité de leurs droits par rapport aux pays qui sont membres du Fonds.

48. Mme BRUZELIUS (Norvège) dit que pour son pays, qui est membre du Fonds monétaire international, il n'est pas possible d'utiliser l'or comme base de l'unité de compte dans les conventions qui seraient conclues à l'avenir. Elle précise qu'avant de se rendre à la Conférence elle a expliqué au Parlement norvégien un projet de loi visant à abandonner la valeur-or au profit du droit de tirage spécial dans la législation sur les transports.

49. La question dont la Commission est maintenant saisie est purement technique; et la solution adoptée dans les Protocoles de Montréal et ultérieurement affinée dans la Convention et les Protocoles de Londres est basée sur un point de vue purement pragmatique. Il ne s'agit pas tant maintenant pour la Commission d'introduire le droit de tirage spécial que de résoudre les problèmes qu'une telle introduction peut poser aux pays non membres du Fonds monétaire international. La formule employée dans la Convention de Londres établit un compromis qui tient compte à la fois des intérêts des pays membres et des pays non membres en maintenant les limites de la responsabilité du transporteur en se basant sur la valeur du franc-or. Tout en reconnaissant l'intérêt technique de la solution proposée par le Fonds monétaire international dans le document A/CONF.89/C.1/L.109, la représentante de la Norvège fait observer que, du point de vue pratique, il est préférable de conserver dans le présent projet de convention la formule de la Convention et des Protocoles de Londres qui a déjà été acceptée par les délégations. Cependant, la représentante de la Norvège partage l'opinion de l'obser-

vateur du Fonds monétaire international selon lequel il serait souhaitable d'ajouter une clause analogue à celle de l'article 21 de la Convention de Londres pour permettre aux pays de réviser l'unité de compte en cas de modification relative aux droits de tirage spéciaux ou à la valeur de l'or, et la représentante de la Norvège compte présenter une proposition à cet effet à la Deuxième Commission.

50. Il convient également d'examiner la suggestion du représentant de la France visant à prévoir la possibilité d'inclure dans le projet de convention une clause permettant aux Etats de réviser périodiquement le montant limite de la responsabilité établi par la convention afin de le modifier rapidement si l'inflation entraîne une dégradation de sa valeur.

51. Le PRÉSIDENT demande au représentant de l'Argentine s'il tient à ce que la Commission examine à la présente séance la proposition qu'il a présentée dans le document A/CONF.89/C.1/L.134 et qui porte sur les articles 5 et 6.

52. M. RAY (Argentine) dit que, étant donné que sa proposition est étroitement liée à celles du Royaume-Uni et d'un certain nombre de pays, il serait préférable d'attendre qu'elle fasse l'objet d'amendements concrets pour y revenir ultérieurement.

53. Le PRÉSIDENT, faisant le point de la situation, constate que le débat a été très utile, en ce sens qu'il a fait apparaître une nette majorité en faveur du projet des sept pays. Cependant, il existe des divergences sur certaines questions. Il s'agit maintenant de préciser les points d'accord et de s'efforcer de rapprocher les points de vue des délégations. A cet effet, le Président propose aux délégations de procéder à des consultations officieuses entre elles en vue de parvenir à un compromis acceptable pour tous. De son côté, le Président compte établir un groupe consultatif en vue de résumer les points de désaccord et de s'efforcer d'établir un texte global sur lequel il demandera l'avis de la Commission au début de la semaine prochaine. Dans l'intervalle, la Commission étudierait les articles 7, 9 et suivants du projet de convention.

54. *La proposition du Président est acceptée.*

La séance est levée à 22 heures.

14e séance

Jeudi 16 mars 1978, à 10 h 25.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.14

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.50, L.59, L.63, L.98, L.135) [*suite*]

Article 7

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner l'article 7, qui fait l'objet de deux amendements présentés, l'un par les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.89/C.1/L.59), l'autre par Maurice (A/CONF.89/C.1/L.135).

2. M. BOOLELL (Maurice) dit que l'amendement présenté par sa délégation au paragraphe 1 de l'article 7 est d'ordre purement rédactionnel, car il est la conséquence logique des modifications que Maurice a proposé d'apporter aux articles 5 (A/CONF.89/C.1/L.122) et 6 (A/CONF.89/C.1/L.127). Il n'a donc de raison d'être que si ces modifications sont adoptées[1].

3. M. BENTEIN (Belgique) pense que la Commission devrait attendre, pour examiner cet amendement mauricien au paragraphe 1 de l'article 7, d'avoir pris une décision sur les articles 5 et 6, dont elle a ajourné l'examen, et que la délégation mauricienne propose également de modifier. Il y a des liens étroits entre ces divers amendements.

4. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) fait observer que l'amendement présenté par sa délégation est d'ordre purement rédactionnel. Il propose qu'il soit renvoyé directement au Comité de rédaction.

5. Le PRÉSIDENT dit que, s'il n'y a pas d'objection, il considérera que la Commission décide de renvoyer les amendements des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.59) et de Maurice (A/CONF.89/C.1/L.135) au Comité de rédaction, avec une réserve en ce qui concerne l'amendement de Maurice. Il invite la Commission à passer à l'examen de l'article 9.

Article 9

Paragraphe 1

6. M. DOUAY (France) dit que, selon l'amendement de la France au paragraphe 1 de l'article 9 (A/CONF.89/C.1/L.50), "l'accord du chargeur sera supposé donné en cas de chargement en conteneurs". En effet, la règle énoncée au paragraphe 1 de l'article 9, qui n'autorise le transporteur à transporter les marchandises en pontée que "si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages particuliers à ce commerce ou s'il est exigé par les règlements en vigueur", ne tient pas compte du cas, extrêmement fréquent, des marchandises transportées en conteneurs. Ces marchandises peuvent, selon les circonstances du chargement, être placées aussi bien sur le pont que dans la cale du navire, mais elles sont suffisamment protégées par les conteneurs où elles se trouvent et ne sont pas exposées aux mêmes risques que les marchandises char-

[1] Voir la 34e séance ci-après, par. 71.

gées directement sur le pont, sans les garanties d'emballage que présentent les conteneurs. Exiger l'accord du chargeur pour toutes les marchandises chargées sur le pont d'un navire, même dans le cas des conteneurs, reviendrait à exiger l'accord du chargeur chaque fois que des conteneurs sont chargés à bord d'un navire, afin de permettre éventuellement leur chargement sur le pont, car le transporteur ne sait jamais à l'avance quels sont les conteneurs qui seront chargés dans la cale et quels sont ceux qui seront chargés sur le pont.

7. On pourrait, certes, faire valoir que l'usage particulier aux conteneurs veut que ceux-ci puissent être indifféremment chargés en cale ou en pontée. Mais c'est là une question d'interprétation, et celle-ci peut différer selon les juridictions : certaines peuvent considérer que l'usage des transports par conteneurs veut qu'on puisse les charger indifféremment à fond de cale ou en pontée, tandis que d'autres exigeront peut-être l'accord du chargeur. Il est donc utile, dans l'intérêt du transporteur comme du chargeur, d'apporter une précision à la règle énoncée au paragraphe 1 de l'article 9 en spécifiant que l'accord du chargeur ne sera pas nécessaire pour que les marchandises chargées en conteneurs voyagent en pontée, car, du fait qu'il s'agit de conteneurs, cet accord sera réputé donné. Cette précision garantira à la fois les intérêts du transporteur et ceux du chargeur et facilitera les transports des conteneurs en pontée.

8. M. AMOROSO (Italie) appuie la proposition de la France, qui lui paraît très sage et qui facilitera les rapports entre transporteur et chargeur.

9. M. FUCHS (Autriche) estime que la proposition de la France est extrêmement utile, car les conteneurs sont souvent transportés sur des navires spécialisés et il est difficile de dire si les conteneurs se trouvent ou non sur le pont du navire.

10. M. MARCIANOS (Grèce) appuie également l'amendement de la France, qui lui paraît logique et équitable.

11. M. SELVIG (Norvège) pense que la proposition de la France pourrait se justifier, à la rigueur, dans le cas des navires porte-conteneurs ou lorsque les conteneurs sont livrés intégralement chargés par le chargeur. Mais cette proposition lui paraît inacceptable dans la mesure où elle dépasse le cas particulier des porte-conteneurs. Elle est également inacceptable si on la considère dans le contexte des autres dispositions de l'article 9, en particulier du paragraphe 2. En effet, l'amendement de la France établirait une présomption d'accord entre le transporteur et le chargeur; la règle énoncée au paragraphe 2 s'appliquerait à cet accord présumé. Ainsi, tous les connaissements et autres documents relatifs au transport de marchandises par conteneurs devraient stipuler que les marchandises visées pourront être transportées en pontée – ce qui aurait des conséquences graves en matière d'assurance des marchandises. En effet, le propriétaire de la marchandise serait obligé d'assurer toutes les marchandises transportées par conteneurs comme des marchandises transportées en pontée, ce qui lui reviendrait beaucoup plus cher que le régime normal d'assurance des conteneurs. La proposition de la France créerait donc des problèmes d'assurance dans le contexte du paragraphe 2 de l'article 9. Pour cette raison, le représentant de la Norvège ne peut l'appuyer.

12. M. BYERS (Australie) pense, comme le représentant de la Norvège, que l'amendement de la France au paragraphe 1 de l'article 9 remplacerait une règle générale souple qui, sous sa forme actuelle, tient compte des vœux du transporteur aussi bien que du chargeur, par une règle absolue, dont l'interprétation pourrait entraîner des injustices et qui priverait les parties de leur droit légitime de conclure un accord sur le transport de marchandises en pontée. Il est donc opposé à cet amendement.

13. M. TANIKAWA (Japon) n'est pas non plus en mesure d'appuyer l'amendement de la France qui supprimerait l'exigence d'un accord entre le chargeur et le transporteur pour le transport des marchandises en pontée.

14. M. DIXIT (Inde) s'oppose à l'amendement de la France pour les mêmes raisons que les représentants de la Norvège et de l'Australie. De plus, cet amendement ne permettrait pas d'assurer la sécurité des marchandises transportées par conteneurs, car, comme il n'existe encore aucune norme internationale relative aux conteneurs, les marchandises en conteneurs transportées en pontée risqueraient, dans certains cas, d'être mal protégées.

15. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) est favorable, pour sa part, à la proposition de la France. En posant le principe que le transport par conteneurs peut se faire en pontée, cet amendement résoudrait une grande partie des problèmes pratiques liés à ce mode de transport. On peut se demander, bien entendu, si cette présomption n'est pas déjà énoncée au paragraphe 1 de l'article 9, dans le membre de phrase "conformément ... aux usages particuliers à ce commerce", car, si un commerce particulier donne lieu à des transports par conteneurs, le chargeur doit normalement supposer que ses conteneurs seront transportés en pontée.

16. Le représentant de la République fédérale d'Allemagne comprend, toutefois, les difficultés signalées par les représentants de la Norvège et de l'Inde et propose, pour les résoudre, d'ajouter à l'amendement de la France les mots "sur des navires spécialement conçus pour le transport des conteneurs".

17. M. GORBANOV (Bulgarie) est prêt à appuyer l'amendement de la France, mais propose d'ajouter, au début ou à la fin de cet amendement, les mots "sauf stipulation contraire", afin de bien indiquer qu'il ne s'agit pas là d'une règle absolue et que les parties sont libres de stipuler le contraire.

18. M. DOUAY (France) fait observer que, en disant que "l'accord du chargeur sera supposé donné en cas de chargement en conteneurs", on énonce une présomption qui, par définition, peut être écartée par toute stipulation contraire figurant dans un contrat. Il est donc inutile d'ajouter "sauf stipulation contraire", comme le propose le représentant de la Bulgarie.

19. Contrairement à ce qu'a dit le représentant de la Norvège, il ne serait pas nécessaire de stipuler, chaque fois qu'on transporte un conteneur, que ce conteneur peut être transporté en pontée. On peut être certain, au contraire – et c'est ce qui fait l'intérêt de la proposition de la France – que, si rien n'est dit, le conteneur peut être transporté en pontée, car l'accord est alors présumé. Cette présomption est plus sûre que la disposition

qui consiste à dire que le transport des marchandises en pontée est autorisé si ce transport est effectué "conformément aux usages particuliers à ce commerce".

20. M. MONTGOMERY (Canada) pense que la proposition de la France risque de créer des difficultés d'interprétation. Pour cette raison, et aussi pour les raisons indiquées par d'autres délégations, il ne peut l'appuyer. Par ailleurs, le libellé de l'article 9 lui paraît assez confus et risqué, à son avis, d'être une source de litiges. Il pense donc que le texte de cet article devrait être remanié.

21. M. MASSUD (Pakistan) pense que la présomption énoncée dans l'amendement de la France risque d'aller à l'encontre des vœux des parties, notamment du chargeur. A son avis, les problèmes visés dans cet amendement sont déjà pris dûment en considération au paragraphe 1 de l'article 9, notamment dans le membre de phrase "conformément ... aux usages particuliers à ce commerce", qui tient compte du cas des navires porte-conteneurs. Il ne peut donc appuyer l'amendement de la France.

22. M. DUDER (Libéria) estime que, si l'amendement français est adopté, tout navire de type courant, et pas seulement les navires porte-conteneurs, pourra transporter des conteneurs en pontée. La délégation libérienne ne peut donc accepter l'amendement français.

23. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) approuve sans réserve la proposition de la France, parce que cette proposition correspond aux pratiques actuelles. Selon l'article 9, si un tribunal statuait que le transport des conteneurs en pontée sur un navire de type classique correspond à l'usage du commerce, le transporteur ne serait pas responsable en cas de dommages causés aux marchandises transportées en pontée dans des conteneurs. La proposition de la France maintient la responsabilité du transporteur, même si les conteneurs sont transportés en pontée.

24. M. MUHEIN (Suisse) approuve l'amendement proposé par la France, tout en estimant qu'il faut y ajouter le membre de phrase proposé par la République fédérale d'Allemagne. Et pour que les transporteurs acceptent de transporter des conteneurs en cale, selon les instructions du chargeur, il faudrait peut-être ajouter aussi les mots "sauf instruction contraire du chargeur". Il serait ainsi parfaitement clair que des instructions contraires sont indispensables pour écarter la présomption qui serait alors établie par la convention.

25. M. SMART (Sierra Leone) pense que l'adoption de la proposition de la France reviendrait à exclure les conteneurs de la définition des marchandises donnée à l'article premier, le terme "marchandises", au paragraphe 1 de l'article 9, devant avoir le même sens que dans cette définition. Le transporteur ou ses préposés ou mandataires ont la possibilité de voir les marchandises avant leur expédition et rien n'empêche qu'il y ait un accord entre le transporteur et le chargeur au sujet des conteneurs, comme le prévoit le paragraphe 1 de l'article 9. La délégation de la Sierra Leone préfère que le paragraphe 1 de l'article 9 soit maintenu dans sa forme actuelle.

26. M. CASTRO (Mexique) estime que ce qu'il faut préserver, c'est le droit du chargeur de donner des instructions au transporteur, car certaines cargaisons sont précieuses et doivent être mises en cale, même si elles sont logées dans des conteneurs et transportées sur un navire porte-conteneurs. C'est un problème de fond qui appelle une étude plus poussée.

27. M. WAITITU (Kenya) n'approuve pas l'amendement de la France. Au demeurant, le libellé du paragraphe 1 de l'article 9 peut susciter quelque inquiétude parce qu'il réintroduit la notion d'usages dans des dispositions qui devraient être nouvelles. La délégation kényenne espère que le groupe de rédaction modifiera le libellé de l'ensemble de l'article de manière à exprimer clairement l'idée fondamentale énoncée au paragraphe 4.

28. Mlle MURO (République-Unie de Tanzanie) dit ne pouvoir approuver la proposition de la France qui priverait de sa souplesse le paragraphe 1 de l'article 9.

29. M. MARTONYI (Hongrie) préconise le maintien du texte actuel du paragraphe 1 du projet d'article 9. Il serait en effet dangereux d'accorder en pratique au transporteur la liberté illimitée en l'autorisant à transporter des marchandises en pontée sans tenir compte du type de navire ni de l'auteur – chargeur ou transporteur – de la mise en conteneurs.

30. M. ATTAR (Iraq) estime que l'adoption de l'amendement français serait contraire à une répartition équitable des risques entre chargeur et transporteur. Les risques de mer sont plus importants en pontée qu'en cale, même pour des marchandises voyageant en conteneurs. Il serait injuste de présumer que lorsque les marchandises chargées en conteneurs sont transportées en pontée, le chargeur a donné son accord.

31. Le PRÉSIDENT constate que la majorité des délégations est opposée à l'amendement présenté par la France.

32. M. DOUAY (France) explique que la formule proposée par la délégation française permettrait, quand les circonstances l'exigent, de ne pas transporter les conteneurs sur un navire porte-conteneurs. Si le chargeur estime que ses marchandises sont précieuses, il peut toujours préciser dans le contrat que les conteneurs ne doivent pas être transportés en pontée. Il n'y aurait de mention au connaissement que si le chargeur écartait le transport en pontée. L'amendement français a donc pour but de donner plus de souplesse aux transports par conteneurs. Ceux qui le jugent contraire, selon leur interprétation, aux intérêts des chargeurs, paraissent cependant redouter qu'il ne soit une source de complications. C'est pourquoi la délégation française retire son amendement.

33. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) et M. MUHEIN (Suisse) retirent également leur proposition.

Paragraphe 2

34. Le PRÉSIDENT signale que la Commission est saisie de deux amendements. L'un (A/CONF.89/C.1/L.63) est d'ordre rédactionnel et sera renvoyé au Comité de rédaction, et l'autre (A/CONF.89/C.1/L.98) porte sur une question de fond et va être présentée par la délégation autrichienne qui en est l'auteur.

35. M. FUCHS (Autriche) estime qu'un connaissement où ne serait pas mentionné le fait que le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être est contraire à l'usage du commerce comme à l'esprit et aux intentions de la convention, qui vise à assurer une plus grande sécurité dans le commerce international. De plus, le paragraphe dévalue le connaissement. Dans le commerce international, en effet, si le connaissement ne précise pas que des marchandises sont transportées en pontée, on présume qu'elles ont été transportées en cale. Le tiers qui se fonderait sur cette présomption pourrait découvrir ensuite que les marchandises ont été en fait transportées en pontée. Et les compagnies d'assurance aussi peuvent faire de fausses suppositions. Il faut donc que le transport en pontée soit mentionné au connaissement dans tous les cas. C'est pourquoi la délégation autrichienne a proposé de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 2.

36. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) approuve cet amendement de la délégation autrichienne ainsi que l'autre de la même délégation sur l'article 9 (voir A/CONF.89/8, par.139), tendant à ce que le transporteur soit tenu de mentionner au connaissement le fait que les marchandises sont transportées en pontée non seulement dans le cas où ce transport est effectué conformément à un accord entre le chargeur et le transporteur mais dans tous les cas. Cette idée devrait peut-être figurer également à l'article 15.

37. M. BOOLELL (Maurice) appuie l'amendement de l'Autriche. Mais il tient à faire observer, pour le cas où cet amendement ne serait pas retenu, que la délégation mauricienne constate avec inquiétude qu'il n'est pas fait mention du destinataire dans la dernière phrase du paragraphe 2. De cette lacune, on pourrait conclure que le transporteur peut invoquer l'accord à l'égard du destinataire, mais pas à l'égard d'un tiers.

38. M. SEVON (Finlande) estime que la deuxième phrase du paragraphe 2 vise un problème pratique. Les dispositions sont rédigées de manière à ne s'appliquer qu'aux relations entre le transporteur et la personne avec laquelle il a conclu le contrat de transport. S'il faut déterminer si un accord a été conclu entre eux au sujet du transport des marchandises en pontée c'est au transporteur qu'incombe la charge de la preuve. Cette disposition n'entraînera pas d'incertitude dans le commerce international. La délégation finlandaise regretterait que la deuxième phrase du paragraphe 2 soit supprimée et préfère le texte qui figure dans le projet de convention.

39. M. MARCIANOS (Grèce) précise à l'intention du représentant de Maurice que le transporteur ne peut pas invoquer à l'égard du destinataire un accord sur le transport en pontée. En effet, par "tiers" il faut entendre toute personne autre que le chargeur et la partie contractante.

40. M. KERRY (Royaume-Uni) dit qu'il ne peut approuver la modification proposée par l'Autriche, car la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 9 apporte au problème qui se pose une solution pratique et raisonnable.

La séance est levée à 11 h 30.

15e séance

Jeudi 16 mars 1978, à 15 h 5.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.15

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF. 89/8, A/CONF.89/C.1/L.7, L.20, L.21, L.64, L.98, L.143, L.149) [*suite*]

Article 9 (suite)

Paragraphe 2 (fin)

1. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à poursuivre la discussion sur l'amendement autrichien tendant à supprimer la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 9 (A/CONF.89/C.1/L.98).

2. M. BYERS (Australie) comprend fort bien le sens de l'amendement autrichien mais considère qu'il risque de soulever un problème pratique. Le transporteur ne sait pas si tel ou tel conteneur sera transporté en pontée ou en cale tant que le chargement n'a pas eu lieu, ou peu avant; autrement dit, il ne le sait qu'après que les documents de transport ont été établis. Par conséquent, le transporteur exigerait probablement que chaque document contractuel porte un endos précisant que le conteneur peut être chargé en pontée, ce qui risquerait d'entraîner des dépenses supplémentaires. C'est là une éventualité à laquelle on peut raisonnablement s'attendre, et le représentant de l'Australie ne peut donc accepter la proposition de l'Autriche.

3. M. DOUAY (France) dit qu'il est opposé à l'amendement autrichien et que sa délégation estime qu'il est absolument essentiel de maintenir la deuxième phrase du paragraphe 2. La première phrase énonce la règle générale selon laquelle l'autorisation de transporter les marchandises en pontée doit figurer au connaissement. La deuxième phrase apporte un complément nécessaire à cette règle générale; en effet, il se peut que ce droit ne soit pas conféré dans le connaissement mais dans un autre document sur lequel le chargeur et le transporteur se mettent d'accord ultérieurement. Le

seul moyen de les en empêcher consisterait à modifier la première phrase et à disposer que ce droit ne peut être donné que dans le document de transport. Mais ce serait porter une grave atteinte à la liberté contractuelle. Il est donc nécessaire de prévoir le cas où ce droit n'est pas conféré dans le connaissement mais ultérieurement. C'est pourquoi la deuxième phrase impose au transporteur la charge d'établir qu'il est autorisé à transporter des marchandises en pontée. Pour protéger les tiers, il est aussi prévu qu'une *res inter alios acta* – un accord conclu entre le transporteur et le chargeur – ne peut être invoquée contre le tiers porteur de bonne foi du connaissement, autrement dit un tiers étranger à un accord qui n'est pas mentionné dans le connaissement ou dans le document de transport.

4. M. MASSUD (Pakistan) fait observer que l'amendement autrichien ne tient pas compte du lien entre les paragraphes 1 et 2 de l'article 9. Le paragraphe 1 pose trois conditions dont chacune, si elle est remplie, habilite le transporteur à transporter des marchandises en pontée. Quant au paragraphe 2, il ne s'applique que si l'une de ces conditions est remplie, à savoir s'il existe un accord entre le tranporteur et le chargeur sur le transport des marchandises en pontée. C'est pourquoi le représentant du Pakistan ne voit pas de raison pour supprimer la deuxième phrase de ce paragraphe. En outre, il ne voit pas pourquoi le destinataire qui se fie au connaissement, lequel fait preuve du contrat conformément au paragraphe 6 de l'article premier, devrait pâtir du fait qu'il n'y est pas indiqué que les parties sont convenues du transport des marchandises en pontée.

5. M. SMART (Sierra Leone), appuyant l'amendement autrichien, déclare que, de l'avis de sa délégation, si le porteur de l'instrument quasi négociable qu'est un connaissement le cède à un tiers, celui-ci doit être titulaire de tous les droits en découlant. Or, selon le paragraphe 2 tel qu'il est rédigé, un tiers ne pourrait pas acquérir ces droits. Si la Commission décidait de maintenir la deuxième phrase du paragraphe 2, la délégation sierra-léonienne suggérerait de remanier la fin de cette phrase, afin de bien indiquer que le mot "acquis" ne vise que l'acquisition à titre onéreux et non pas l'acquisition par un autre moyen, comme la donation.

6. M. SUMULONG (Philippines) estime que la deuxième phrase du paragraphe 2 est incompatible avec la première. Celle-ci dispose que, lorsque le transporteur et le chargeur conviennent que les marchandises seront transportées en pontée, le transporteur doit en faire mention au connaissement. Quant à la deuxième phrase, elle dispose que, même en l'absence d'une telle mention au connaissement, le transporteur peut établir qu'un tel accord a été conclu. Pour le représentant des Philippines, cette incompatibilité serait une source de litiges non seulement entre le transporteur et le chargeur, mais aussi entre le transporteur et le tiers qui a acquis le connaissement de bonne foi et en croyant que les marchandises qu'il a acquises étaient transportées en cale. C'est pourquoi M. Sumulong appuie l'amendement autrichien.

7. M. MacANGUS (Canada) déclare que le paragraphe 2 présente aussi des difficultés pour sa délégation. La première phrase n'indique pas clairement à quel moment le transporteur doit faire figurer au connaissement une mention concernant l'accord sur le transport des marchandises en pontée; de plus, la dernière partie de cette phrase risque d'être interprétée comme signifiant que le transporteur peut s'acquitter de cette obligation en insérant une mention générale dans les clauses qui figurent normalement en petits caractères au dos du connaissement ou du contrat d'adhésion. De l'avis de la délégation canadienne, le chargeur serait ainsi dépourvu d'une protection dont il a grand besoin; elle estime en conséquence qu'il faudrait remanier la fin de cette phrase et bien préciser que, lorsqu'il est convenu que des marchandises seront transportées en pontée, le transporteur doit en faire expressément mention au connaissement. C'est pourquoi elle propose de remplacer la fin de la première phrase par le texte suivant : "le transporteur en fera expressément mention au connaissement, ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport, lors de son émission". La Commission voudra peut-être renvoyer cet amendement au Comité de rédaction.

8. M. DIXIT (Inde) dit que sa délégation fait siens les principes consacrés à l'article 9 et qu'elle n'est donc pas favorable à la proposition autrichienne. La première phrase du paragraphe 1 concerne un point essentiel : si les parties conviennent que les marchandises seront transportées en pontée, le transporteur a l'obligation impérieuse d'en faire mention au connaissement. La deuxième phrase vise le cas où un accord a été conclu mais sans être mentionné sur le connaissement. Le représentant de l'Inde approuve entièrement l'idée dont s'inspire cette disposition, à savoir que, en pareil cas, si le connaissement a été cédé à un tiers qui a ainsi acquis les droits qui en découlent juridiquement, ce tiers ne doit pas être mis dans une situation telle qu'il puisse subir des pertes ou qu'il soit désavantagé d'une façon quelconque.

9. M. FUCHS (Autriche), constatant que la majorité de la Commission n'est pas favorable à l'amendement de sa délégation, déclare qu'il le retire en faveur de l'amendement canadien, étant entendu que celui-ci sera renvoyé au Comité de rédaction.

10. M. CASTRO (Mexique) a l'impression que le contenu de l'amendement canadien est déjà couvert par la première phrase du paragraphe 2, tel qu'il est actuellement rédigé. Il craint que, en cherchant à clarifier cette phrase, on ne fasse qu'en obscurcir le sens.

11. M. AMOROSO (Italie), se référant à la première phrase du paragraphe 2 dans la version française, propose de remplacer les mots "en fera mention" par "doit en faire mention".

12. Le PRÉSIDENT, constatant qu'aucun autre représentant ne désire prendre la parole, suggère de renvoyer au Comité de rédaction le paragraphe 2 de l'article 9, avec les amendements canadien et italien.

13. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphes 3 et 4

14. *Les paragraphes 3 et 4 sont approuvés et renvoyés au Comité de rédaction.*

Nouveaux paragraphes proposés (A/CONF.89/C.1/L.7 et L.20)

15. Le PRÉSIDENT appelle l'attention des membres de la Commission sur les propositions grecque (A/

CONF.89/C.1/L.7) et japonaise (A/CONF.89/C.1/L.20), visant à ajouter un nouveau paragraphe à l'article 9. Il invite le représentant du Japon à présenter la proposition de sa délégation.

16. M. TANIKAWA (Japon) dit que sa délégation propose d'ajouter un nouveau paragraphe visant les cas où la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent des risques particuliers inhérents au transport. Dans ces cas, la charge de la preuve incomberait au transporteur. Le représentant du Japon fait observer qu'une disposition semblable, qui concerne les animaux vivants, figure au paragraphe 5 de l'article 5.

17. M. MARCIANOS (Grèce) retire la proposition de sa délégation en faveur de la proposition japonaise qui concerne, en gros, la même question.

18. L'article 9 vise les cas où les marchandises sont transportées en pontée contrairement à la loi mais ne dit rien au sujet des cas où le transport de marchandises en pontée est légitime. Il faut notamment prévoir que le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant des risques particuliers inhérents au transport. La délégation grecque estime par conséquent que la proposition japonaise, qui est rédigée en des termes très équitables, devrait être insérée dans la convention.

19. M. SANYAOLU (Nigéria) ne voit pas la nécessité d'inclure le paragraphe proposé dans la convention car le problème qu'il vise est déjà réglé par l'article 5 (fondement de la responsabilité). Le transporteur peut notamment invoquer le paragraphe 1 de l'article 5, qui ne lui impose pas une responsabilité absolue; d'autre part, en cas de négligence de ses préposés ou mandataires, le paragraphe 7 de l'article 5 s'applique.

20. M. KERRY (Royaume-Uni) considère que la proposition japonaise devrait trouver place dans la convention, bien qu'elle ne porte pas sur une importante question de principe. Le paragraphe 5 de l'article 5 concerne les risques inhérents au transport d'animaux vivants et, si l'on omettait une disposition correspondante sur les risques inhérents au transport de marchandises en pontée, on pourrait craindre que les tribunaux mettent en opposition ces deux formes de transport.

21. M. SMART (Sierra-Leone) se prononce contre la proposition japonaise; il estime lui aussi que le point en discussion est déjà couvert par l'article 5 et qu'il n'est donc pas nécessaire de le mentionner expressément comme il est suggéré dans cette proposition.

22. M. MASSUD (Pakistan) estime que la proposition confond deux questions. En principe, le fait que le transport de marchandises en pontée entraîne un risque accru n'a rien à voir avec le critère employé pour déterminer la responsabilité. Dans le cas de marchandises en pontée, le transporteur n'est responsable en vertu du paragraphe 1 de l'article 5 que s'il n'a pas pris "toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences". Tout accroissement du risque concerne le chargeur et non le transporteur. En conséquence, il ne voit pas la nécessité de cette proposition et ne peut l'appuyer.

23. M. BYERS (Australie) fait observer que cette proposition introduirait un régime spécial pour les marchandises en pontée. Il ne peut accepter que l'on établisse un parallèle entre les marchandises en pontée et le transport d'animaux vivants. Selon l'interprétation de la délégation australienne, la première phrase de la proposition aurait pour effet d'exonérer le transporteur de sa responsabilité lorsque la perte résulte des risques particuliers inhérents au transport des marchandises en pontée. La deuxième phrase prévoit ensuite que le transporteur peut dégager sa responsabilité, non en prouvant que le dommage a été effectivement causé par ces risques, mais qu'il peut leur être attribué, à moins qu'il ne soit établi – la charge de la preuve incombant en principe au chargeur – que la perte, le dommage ou le retard à la livraison est imputable à une négligence du transporteur. Cette proposition implique donc un transfert radical de la charge de la preuve prévue au paragraphe 1 de l'article 5. Elle libère le transporteur de sa responsabilité lorsqu'il établit que le dommage peut être attribué à des risques spéciaux et impose au chargeur la tâche de fournir des preuves qu'il peut difficilement obtenir dans la pratique. Cette disposition est entièrement contraire au principe énoncé à l'article 5 et la délégation australienne est dans l'impossibilité de l'accepter.

24. M. STURMS (Pays-Bas) dit que sa délégation appuie la proposition et approuve le principe dont elle s'inspire, qui consiste à renverser la charge de la preuve lorsqu'il s'agit de marchandises en pontée. Il fait observer qu'une disposition parallèle existe dans les articles 17 et 18 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956[1].

25. M. DUDER (Libéria) se demande si le paragraphe supplémentaire proposé par la délégation japonaise part de l'idée que l'on pourrait, dans le cadre d'accords spéciaux, consentir des réductions des taux de fret pour le transport en pontée de certains types de conteneurs spécialement conçus, étant donné que, dans la pratique commerciale normale, les accords spéciaux sont différents de ceux relatifs au transport en pontée. Dans les conditions normales de transport en pontée en conteneurs, les taux de fret seraient analogues à ceux exigés pour les marchandises arrimées en cale. De l'avis de la délégation libérienne, les deux modes de transport ne devraient pas faire l'objet de régimes distincts.

26. M. DIXIT (Inde) dit que sa délégation ne peut appuyer la proposition japonaise, étant donné que le fondement général de la responsabilité du transporteur est établi à l'article 5.

27. M. WAITITU (Kenya) dit que le régime énoncé dans le projet de la CNUDCI est déjà favorable au transporteur et que le paragraphe supplémentaire proposé ne ferait qu'aggraver ce déséquilibre. En tout état de cause, la question est déjà suffisamment traitée dans d'autres articles, y compris le paragraphe 1 de l'article 9 lui-même.

28. M. MONTGOMERY (Canada) dit que sa délégation est opposée à la proposition japonaise. D'une façon générale, si un transporteur de marchandises en pontée enfreint des dispositions expressément convenues, il ne devrait pas avoir la possibilité de dégager sa responsabilité en invoquant les risques particuliers du transport. Les dispositions générales de l'article 5 de-

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189.

vraient suffire à couvrir les cas où il existe des risques normaux et où le transporteur ne peut prouver qu'il a pris toutes les mesures de protection raisonnables.

29. M. FILIPOVIĆ (Yougoslavie) dit que la délégation appuie l'adoption de la proposition japonaise, étant donné que ce paragraphe supplémentaire ajouterait à la convention un élément nouveau conforme aux dispositions des instruments existants, non seulement dans le domaine des transports routiers, comme l'a rappelé le représentant des Pays-Bas, mais dans celui des transports par chemins de fer. Dans le cas d'un incident intéressant des marchandises transportées en pontée, la charge de prouver que cet incident n'est pas imputable à des risques particuliers inhérents au transport en pontée incombe au chargeur et si la Conférence est d'accord sur ce point, il devrait faire l'objet d'une disposition expresse dans la nouvelle convention.

30. A la demande de M. TANIKAWA (Japon), le PRÉSIDENT invite la Commission à se prononcer par un vote sur le paragraphe supplémentaire proposé à l'article 9 dont le texte figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.20.

31. *Par 48 voix contre 10, avec 5 abstentions, l'addition à l'article 9 d'un paragraphe supplémentaire est rejetée.*

Article 10

Paragraphe 1

32. M. DIXIT (Inde) explique que l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.143), qui tend à ajouter une phrase après la première phrase du paragraphe 1 de l'article 10, vise simplement à préciser que le contrat entre le transporteur et le transporteur substitué doit être conclu dans des conditions plus ou moins conformes au contrat conclu avec le chargeur.

33. M. STURMS (Pays-Bas) dit que sa délégation considère que la proposition indienne dépasse le cadre d'une simple question de rédaction. Cette proposition n'est pas compatible avec la conception du transporteur substitué qui ressort de paragraphe 2 de l'article 1. Au cas où il y ait une chaîne de frets consécutifs dans le temps et par voyage, la personne qui réellement effectue le transport n'est pas partie au contrat avec le transporteur contractuel. Le fondement du contrat entre le transporteur et le transporteur substitué est suffisamment indiqué au paragraphe 2 de l'article 1; en conséquence, la délégation des Pays-Bas ne peut accepter cette proposition.

34. M. MUCHUI (Kenya) dit que sa délégation estime que la proposition indienne soulève une intéressante question de fond. Elle vise, semble-t-il, à éviter une situation dans laquelle le transporteur, en passant contrat avec un transporteur substitué à des conditions plus restreintes que celles du contrat conclu entre le transporteur et le chargeur, peut obtenir une limitation de sa responsabilité dont il ne pourrait bénéficier en vertu du texte actuel de la deuxième phrase du paragraphe 1 de l'article 10. Cependant, la délégation kényenne estime qu'il serait préférable, pour atteindre l'objectif de l'amendement indien, de compléter le texte actuel de la deuxième phrase de façon que l'expression "dans l'exercice de leurs fonctions" ait la même signification pour les préposés et mandataires du transporteur substitué que pour ceux du transporteur.

35. M. SMART (Sierra Leone) estime lui aussi que la proposition indienne porte sur une question de fond. Les rapports contractuels entre un transporteur et un transporteur substitué ne sont pas précisés dans le projet de convention et c'est pourquoi la délégation sierra léonienne approuverait l'inclusion d'une nouvelle phrase après la première phrase du paragraphe 1 de l'article 10. Cependant, elle préférerait un autre libellé que celui qu'a suggéré la délégation indienne et propose que la phrase supplémentaire soit ainsi conçue : "le transporteur substitué est réputé partie au contrat de transport entre le transporteur et le chargeur pour ce qui concerne sa participation à l'exécution de ce contrat".

36. M. DIXIT (Inde) dit que les débats de la CNUDCI et du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes ont montré que de nombreuses délégations appuyaient l'idée d'inclure dans la future convention une disposition selon laquelle le chargeur pourrait tenir pour responsable, en vertu d'un contrat de transport, soit le transporteur, soit le transporteur substitué et souhaiteraient éviter une situation dans laquelle le transporteur substitué ne connaîtrait pas les conditions précises du contrat entre le transporteur et le chargeur et ne serait pas suffisamment informé de ses propres responsabilités. L'amendement indien ne vise qu'à répondre à ces préoccupations et ne conduirait pas à un conflit d'obligations.

37. La délégation indienne peut accepter la variante proposée par le représentant de la Sierra Leone si la Commission lui donne la préférence.

38. M. MUCHUI (Kenya) dit que sa délégation peut également accepter la proposition présentée oralement par le représentant de la Sierra Leone.

39. M. KERRY (Royaume-Uni) dit que, de l'avis de sa délégation, l'article 10 a pour effet d'imposer une responsabilité au transporteur substitué, même si celui-ci n'a pas eu de rapports contractuels avec le chargeur. Cependant, il ne croit pas qu'il soit nécessaire d'indiquer, comme l'a proposé le représentant de la Sierra Leone, que le transporteur substitué doit être considéré comme partie au contrat de transport; en fait, une telle disposition pourrait même être dangereuse. Le représentant du Royaume-Uni propose que l'amendement soit renvoyé au Groupe de travail spécial qui pourrait examiner si cette proposition soulève des questions de fond inopportunes.

40. M. SMART (Sierra Leone) tient à bien préciser que son amendement ne vise pas à rendre le transporteur substitué partie au contrat de transport, comme la délégation du Royaume-Uni semble le supposer. Cet amendement a trait à l'exécution du contrat de transport par le transporteur substitué et celui-ci serait considéré comme partie au contrat pendant cette exécution. Il s'agit de deux choses entièrement différentes.

41. M. CASTRO (Mexique) dit que sa délégation tient à savoir très clairement à quoi tend exactement l'amendement présenté par la Sierra Leone; s'il s'agit de protéger le droit qu'a le transporteur substitué de limiter sa responsabilité à la partie du contrat qu'il exécute lui-même, la délégation mexicaine l'appuiera, car elle est soucieuse de protéger les intérêts du transporteur substitué. Néanmoins, l'amendement semble en fait rouvrir le débat sur l'ensemble de l'article 10, bien que,

de l'avis de la délégation mexicaine, on soit parvenu à un accord sur le fait que le contrat de transport est conclu entre deux parties seulement, à savoir le transporteur et le chargeur, et que la personne du transporteur substitué est un prolongement normal du transporteur, prolongement qui découle des conditions du transport maritime et ne doit pas être considéré comme limité à un contrat particulier. Dans certains cas, le transporteur peut déléguer une partie de ses responsabilités à un sous-traitant; celui-ci peut ensuite transmettre une partie de ces responsabilités à un transporteur substitué qui en transfère lui-même une partie à un deuxième transporteur substitué. En pareil cas, il faudra toute une série de contrats, à moins que la personne du transporteur substitué ne soit placée sur le même plan que celle du transporteur principal aux fins du contrat de transport. La question est très délicate et appelle réflexion.

42. M. NILSSON (Suède) souligne que, aux termes de l'article 28 du règlement intérieur, les propositions doivent normalement être présentées par écrit et qu'aucune proposition ne peut être discutée si le texte n'en a pas été distribué à toutes les délégations au plus tard la veille de la séance. En raison de la complexité des articles 10 et 11 en général et de la proposition de la Sierra Leone en particulier, il espère que cette règle sera appliquée dans le présent cas.

43. M. SMART (Sierra Leone) dit qu'au départ la délégation de la Sierra Leone n'avait pas l'intention de présenter une proposition en bonne et due forme, mais voulait simplement clarifier la proposition indienne dont la Commission est saisie. On notera cependant que, dans certains cas, des propositions orales ont été jugées recevables.

44. M. KHOO (Singapour), appuyé par Mme YUSOF (Malaisie), M. MUCHUI (Kenya), M. MacANGUS (Canada) et M. QUARTEY (Ghana), souligne que l'article 28 du règlement intérieur doit être appliqué avec souplesse pour permettre aux travaux de la Conférence de progresser.

45. M. MALELA (Zaïre) estime, comme le représentant de la Suède, que les délégations ont besoin de plus de temps pour examiner les propositions concernant le paragraphe 1.

46. Le PRÉSIDENT propose que les délégations de l'Inde, du Kenya et de la Sierra Leone, en consultation avec le Secrétaire exécutif de la Conférence, s'efforcent d'élaborer un texte commun qui sera distribué à la Commission le lendemain, à la reprise de l'examen de l'article 10, paragraphe 1.

47. M. MALLINSON (Royaume-Uni) dit vouloir formuler quelques observations destinées à faciliter la tâche des trois délégations auxquelles il a été demandé de présenter une proposition commune. La délégation du Royaume-Uni croit comprendre que l'objet de la proposition indienne est d'imposer au transporteur qui a conclu le contrat avec le chargeur l'obligation d'indiquer au transporteur substitué si le contrat conclu est soumis aux dispositions de la convention ou non, et que la délégation indienne serait heureuse qu'une disposition à cet effet soit incluse dans le texte. Toutefois, lorsque le transporteur signe le contrat de transport, il n'est pas en mesure de dire si la convention s'applique à ce contrat, étant donné que celui-ci peut prévoir un port de déchargement facultatif qui ne sera connu que lorsque ce port a effectivement été utilisé.

Paragraphe 2

48. M. TANIKAWA (Japon) dit que l'amendement de la délégation japonaise relatif à l'article 10, paragraphe 2 (A/CONF.89/C.1/L.21) ne vise qu'une question de forme qui n'appelle pas d'examen de la part de la Première Commission.

49. M. MacANGUS (Canada) dit que la délégation canadienne n'est pas convaincue que l'amendement japonais ne concerne qu'une question de forme. Elle pense au contraire que cette proposition apporte une modification de fond à la situation des parties à un contrat de transport.

50. M. DOUAY (France) dit qu'à première vue l'amendement japonais paraît anodin, mais étant donné que le transporteur est responsable de la totalité du transport des marchandises alors que le transporteur substitué n'est responsable que du transport effectué par lui-même, l'adjonction de la phrase proposée par le Japon aurait pour effet de rendre le transporteur substitué responsable également du reste du transport. L'addition proposée est donc contradictoire dans les termes et a des implications dangereuses, car le transporteur substitué ne peut pas être tenu responsable dans la même mesure que le transporteur, sauf pour une partie particulière du transport.

51. M. NIANG (Sénégal) et Mme YUSOF (Malaisie) disent que leurs délégations ne peuvent appuyer l'amendement proposé qui risque de donner lieu à des litiges et à des erreurs de procédure en cas d'action en justice.

52. M. MALELA (Zaïre) dit qu'il partage les vues exprimées par les orateurs précédents sur l'amendement japonais; celui-ci ne pourrait être qu'une source de confusion dans l'interprétation du texte actuel. Il faut être clair en ce qui concerne les fonctions du transporteur substitué. Celui-ci ne saurait être considéré comme l'une des parties au contrat de transport conclu avec le chargeur, étant donné que ce contrat n'est conclu qu'entre le chargeur et le transporteur principal pour le transport de marchandises jusqu'au port de déchargement.

53. M. M'BAH (République-Unie du Cameroun) dit qu'il est important de tenir compte des aspects pratiques du contrat de transport et des situations qui pourraient se présenter pour le transporteur substitué. Il peut y avoir deux cas : celui d'un affrètement d'espace et celui d'un transbordement de marchandises. Dans le cas d'un affrètement d'espace, le contrat de transport conclu entre l'armateur et le chargeur est matérialisé par un connaissement qui passe du transporteur au transporteur substitué. Dans le cas d'un transbordement de marchandises, quand, par exemple, le transporteur ne peut aller lui-même jusqu'au port de déchargement, le connaissement représentant le contrat de transport passe là encore au transporteur substitué en même temps que les marchandises. Le chargeur ne peut invoquer la responsabilité juridique du transporteur substitué en cas de perte ou de dommage puisque dans tous les cas le transporteur substitué agit simplement pour le compte du transporteur qui a signé le contrat de transport avec le chargeur.

54. M. MEGHJI (République-Unie de Tanzanie) dit que la délégation tanzanienne a d'abord estimé que l'amendement japonais était un amendement de forme et qu'elle y était opposée, jugeant que cette proposition compliquerait une question déjà réglée par la définition du transporteur substitué donnée dans le projet de convention. La délégation tanzanienne accepte maintenant les raisons données par la délégation française pour considérer que l'amendement est un amendement de fond. C'est également pour ces raisons qu'elle ne peut approuver la proposition.

55. Le PRÉSIDENT dit que l'amendement japonais (A/CONF.89/C.1/L.21) ne semble pas recueillir d'appui; il considère donc qu'il est rejeté. Il invite la Commission à examiner l'amendement des Etats-Unis au paragraphe 2 (A/CONF.89/C.1/L.64).

56. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que, en soumettant son amendement au paragraphe 2, la délégation des Etats-Unis cherche simplement à préciser que les exonérations et les limites de la responsabilité accordées au transporteur lui-même sont également applicables au transporteur substitué. Elle considérait que sa proposition ne portait que sur la forme, mais à la lumière du débat qui vient d'avoir lieu sur l'amendement japonais, dont l'amendement des Etats-Unis est très proche, elle comprend que son propre amendement puisse être considéré comme une question de fond par certaines délégations et qu'il puisse être, de ce fait, inacceptable pour elles.

57. M. SELVIG (Norvège) dit que la délégation norvégienne estime superflu l'amendement proposé par les Etats-Unis. Elle ne souhaite pas que soit acceptée une proposition qui pourrait jeter des doutes sur les dispositions existantes où il est bien précisé que la convention s'appliquera pour déterminer la responsabilité du transporteur substitué; en d'autres termes, la délégation norvégienne préfère que les responsabilités soient définies dans la convention et que les exonérations et les limitations soient établies par elle.

58. M. MacANGUS (Canada) dit que la délégation canadienne craint que, du point de vue des intérêts potentiels du chargeur, toute stipulation qui rendrait également applicables au transporteur substitué les exonérations et les limites de la responsabilité du transporteur ne conduise les tribunaux appelés à se prononcer en la matière à la conclusion que la responsabilité aux termes de la convention ne s'applique pas au transporteur substitué. Compte tenu de ce risque, la délégation canadienne ne peut accepter l'amendement des Etats-Unis.

59. M. MARCIANOS (Grèce), comme le représentant de la Norvège, pense que l'amendement des Etats-Unis porte sur un point déjà réglé par le libellé actuel du projet de convention, mais qu'il pourrait néanmoins être utile de l'insérer dans le texte par souci de clarté. De même, l'objection soulevée par la délégation canadienne trouve une réponse dans le projet de convention, puisque le transporteur substitué est responsable de la partie du transport effectuée par lui.

60. M. MALLINSON (Royaume-Uni) partage l'avis du représentant de la Norvège. L'insertion de la phrase proposée pourrait avoir l'effet regrettable de jeter le doute sur le sens des mots "responsable ... conformément aux dispositions de la présente convention" qui figurent dans le projet d'article.

La séance est levée à 18 h 5.

16e séance

Jeudi 16 mars 1978, à 19 h 35.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.16

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF.89/6; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF.89/8; A/CONF.89/C.1/L.64, L.90, L.130, L.142, L.148) [*suite*]

Article 10 (suite)

Paragraphe 2

1. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) explique que l'amendement qu'il avait présenté au paragraphe 2 de l'article 10 (A/CONF.89/C.1/L.64) visait à préciser les limites respectives de la responsabilité du transporteur et du transporteur substitué, mais, compte tenu des observations faites par les délégations et pour ne pas retarder les travaux de la Commission, il retire sa proposition.

2. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à examiner l'amendement de l'Australie (A/CONF.89/C.1/L.142).

3. M. BYERS (Australie), présentant son amendement, fait observer que le texte actuel du paragraphe 2 de l'article 10 présente des ambiguïtés par rapport à la définition qui est donnée du transporteur substitué au paragraphe 2 de l'article premier. Selon ce paragraphe, en effet, le transporteur substitué signifie toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de celui-ci, a été confiée par le transporteur et toute autre personne à laquelle cette exécution a été confiée. Or, le texte du paragraphe 2 de l'article 10 insiste sur le fait que le transporteur substitué est responsable du transport qu'il a effectué, et il semble en découler que lorsque le transport n'a pas été effectué

entièrement par le transporteur substitué, par exemple en cas d'avarie ou de panne, celui-ci pourrait être exonéré de sa responsabilité, même si l'événement s'est produit alors que les marchandises étaient sous sa garde. En outre, il serait difficile de déterminer les circonstances qui ont empêché l'exécution et le niveau de l'exécution partielle. C'est pour éviter ces difficultés que le représentant de l'Australie a suggéré de remplacer les mots "par lui effectué" par les mots "qui lui a été confié".

4. Le PRÉSIDENT dit que s'il s'agit d'aligner le texte du paragraphe 2 de l'article 10 sur celui de la définition du transporteur substitué qui figure à l'article premier, cette question pourrait peut-être être renvoyée au Comité de rédaction.

5. M. KHOO (Singapour) demande si les observations du représentant de l'Australie peuvent s'appliquer à la deuxième phrase du paragraphe 1, où il est question de "la partie du transport effectuée par le transporteur substitué".

6. M. BYERS (Australie) dit que cette question est pertinente du point de vue logique, mais souligne que le paragraphe 1 se place dans une optique différente puisqu'il s'agit de la responsabilité du transporteur à l'égard du transporteur substitué. La délégation australienne s'attache plus particulièrement à la responsabilité qui incombe au transporteur substitué et son amendement vise à préciser les cas dans lesquels cette responsabilité est engagée.

7. M. DOUAY (France) estime que la question n'est pas très importante. Certes, aux termes de la définition du paragraphe 2 de l'article premier, le transporteur substitué signifie la personne à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur, mais si sa responsabilité est mise en cause, il est évident que ce n'est pas seulement pour le transport qui a été prévu, mais pour celui qui a été effectué. Dans certains cas, le mot "confié" peut même créer des ambiguïtés. C'est ainsi que si le transporteur confie une partie du transport au transporteur substitué et que celui-ci accomplit non seulement la partie du transport qui lui a été confiée, mais une partie supplémentaire, on peut se demander si, dans l'hypothèse où l'amendement du représentant de l'Australie serait accepté, sa responsabilité serait engagée pour la partie supplémentaire qu'il a effectuée. En conséquence, il est préférable de prendre en considération le transport réellement effectué plutôt que celui initialement confié au transporteur substitué, qui a pu changer par suite de circonstances imprévues. M. Douay se prononce pour le maintien du texte actuel.

8. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) estime que le transporteur substitué est responsable des marchandises qui lui ont été confiées, même s'il n'a pas effectué le transport. L'amendement de l'Australie correspond à l'objectif du paragraphe 2 de l'article 10, qu'il précise et améliore, et le représentant de l'Union soviétique l'appuie.

9. M. TANIKAWA (Japon) estime que le paragraphe 2 de l'article 10 vise exclusivement le transport qui a été effectué et que la proposition de l'Australie en fausserait le sens. En conséquence, il ne peut l'appuyer.

10. M. SANYAOLU (Nigéria) approuve le point de vue du représentant de l'Australie. Cependant, l'amendement proposé ne couvre que les cas d'omission et non ceux où il s'agit d'un acte accompli et pour tenir compte de toutes les situations, le représentant du Nigéria propose le texte suivant : "qui lui a été confié ou qui a été effectué par lui".

11. M. HONNOLD (Etats-Unis) reconnaît avec le représentant de l'Australie que le paragraphe 2 manque de précision, mais estime qu'il appartient au Comité de rédaction d'effectuer les remaniements nécessaires. On pourrait peut-être remplacer les mots "par lui effectué" par les mots "par lui entrepris".

12. M. GUEIROS (Brésil) peut accepter l'un ou l'autre des amendements qui ont été proposés, ou même la proposition du Nigéria, encore qu'il préfère le texte initial. Les diverses propositions pourraient être renvoyées au Comité de rédaction.

13. M. KHOO (Singapour) n'a pas de difficulté à accepter l'amendement de l'Australie, qui est utile du fait qu'il précise la responsabilité du transporteur substitué. Il ne peut partager l'interprétation qui est donnée du paragraphe 2 par le représentant du Japon. Le transporteur substitué est responsable des marchandises à partir du moment où elles lui ont été confiées, qu'il ait ou non effectué le transport.

14. M. GONDRA (Espagne) estime que la modification proposée par l'Australie va plus loin qu'une simple question de rédaction. Elle permet de mieux harmoniser le texte du paragraphe 2 avec celui du paragraphe 2 de l'article premier et couvre tous les cas de responsabilité incombant au transporteur substitué. C'est pourquoi le représentant de l'Espagne lui est favorable.

15. M. VINCENT (Sierra Leone) estime qu'il conviendrait de dégager les objectifs du paragraphe 2 de l'article 10 avant d'examiner l'amendement de l'Australie. Lorsque tous les doutes auront été éclaircis, le texte de l'amendement pourrait être renvoyé au Comité de rédaction pour mise au point.

16. M. LAVIÑA (Philippines) reconnaît le mérite de la proposition de l'Australie, qui aligne le texte du paragraphe 2 sur celui de la définition du transporteur substitué et étend les obligations de celui-ci. Cependant, il pense comme le représentant des Etats-Unis que cette proposition devrait être renvoyée au Comité de rédaction.

17. M. GRONFORS (Suède) dit que la délégation suédoise s'associe aux observations formulées par le représentant du Japon. Il s'agit en fait d'établir la responsabilité conjointe du transporteur substitué et de tous les sous-traitants auxquels ce dernier pourrait recourir pour exécuter une partie du transport. Le paragraphe 2 repose sur le principe que c'est le transporteur substitué qui est responsable si le transport n'est pas effectué; il n'a pas pour objet de prévoir une série de sous-traitants qui seraient responsables du seul fait qu'une partie du transport leur aurait été confiée. En ce sens, le représentant de la Suède estime que le texte actuel du projet de convention est parfaitement clair et qu'il est préférable à l'amendement de l'Australie.

18. M. MALLINSON (Royaume-Uni) comprend le souci d'harmoniser les dispositions du paragraphe 2 de l'article 10 avec celles de la définition du transporteur substitué qui a guidé le représentant de l'Australie, mais s'associe aux observations formulées par les représen-

tants du Japon et de la Suède. En effet, si l'on admet que le transporteur substitué auquel une partie du transport est confiée est responsable, même s'il n'effectue pas cette partie du transport, cela détruit le principe essentiel du paragraphe à l'examen, qui vise à établir la responsabilité du transporteur substitué dans tous les cas, même si les marchandises sont placées sous la garde d'un autre transporteur substitué, ce qui constitue une protection pour le chargeur lorsqu'il y a perte ou dommage. Il n'est pas nécessaire d'étendre cette responsabilité aux cas où le transporteur substitué n'a pas exécuté la partie du contrat qui lui a été confiée. En effet, dans ces cas, c'est, semble-t-il, au transporteur qui a conclu le contrat et qui est responsable de la totalité du voyage qu'il appartient de se retourner contre le transporteur substitué.

19. Si l'intention de l'Australie n'est pas de rendre le transporteur substitué responsable de la partie du transport qu'il n'a pas effectuée, le représentant du Royaume-Uni peut consentir à ce que son amendement soit renvoyé au Comité de rédaction, mais il estime qu'il n'y a pas lieu d'aller plus loin que le texte actuel.

20. M. MEGHJI (République-Unie de Tanzanie) fait observer que la définition du transporteur substitué fait intervenir à la fois la notion d'exécution du transport de marchandises et celle de tâche confiée au transporteur substitué. Il convient de refléter ces notions dans le paragraphe 2 de l'article 10 en prévoyant à la fois deux possibilités : 1) le transporteur substitué n'a pas effectué le transport qui lui a été confié; 2) il l'a effectué, mais les marchandises ont subi une perte ou un dommage dont il est responsable. En conséquence, l'expression proposée dans l'amendement de l'Australie devrait être ajoutée au texte actuel, mais les mots "par lui effectuée" ne devraient pas en être supprimés. D'autre part, la Commission devrait étudier davantage les problèmes de responsabilité qui peuvent se poser dans le cadre des contrats ou de la convention lorsque plusieurs transporteurs substitués ont effectué chacun une partie du transport.

21. M. DIXIT (Inde) fait observer que les obligations du transporteur substitué découlent du contrat conclu avec le transporteur, comme il est indiqué au paragraphe 1. Or, dans la première phrase de ce paragraphe, l'exécution du transport est "confiée" au transporteur substitué, alors que dans la deuxième phrase, il s'agit de la partie du transport "effectuée" par le transporteur substitué. Ces deux expressions devraient être reprises au paragraphe 2, comme l'ont fait observer certaines délégations, étant donné que la responsabilité n'intervient que lorsque le transporteur substitué a exécuté la partie du contrat qu'il s'est engagé à remplir. Mais le représentant de l'Inde ne peut accepter l'amendement de l'Australie tel qu'il a été proposé.

22. M. WAITITU (Kenya) estime que l'amendement de l'Australie est intéressant en ce qu'il rapproche le texte du paragraphe 2 de l'article 10 de la définition du transporteur substitué; cependant, il serait préférable de le renvoyer au Comité de rédaction afin qu'il l'examine en tenant compte des suggestions formulées par les délégations.

23. M. SELVIG (Norvège) fait observer qu'il ressort des débats que l'amendement de l'Australie soulève une question de fond et que, par conséquent, la Commission doit prendre une décision à ce sujet. Comme l'a indiqué le représentant de l'Inde, le principe de base sur lequel repose le paragraphe 2 de l'article 10 est que le transporteur substitué est la personne qui a la garde des marchandises et qui est responsable en cas de perte ou de dommage subi par celles-ci. Cette idée est exprimée plus nettement au paragraphe 2 de l'article 11, où il est dit que le transporteur substitué est responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causés par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde. En conséquence, si le texte actuel du paragraphe 2 de l'article 10 crée des difficultés, on peut se reporter à celui du paragraphe 2 de l'article 11. Plutôt que d'introduire dans le texte les mots "qui lui a été confié" qui donneraient lieu à des ambiguïtés, il serait préférable de renvoyer le paragraphe 2 de l'article 10 du projet au Comité de rédaction.

24. M. YOUN (République de Corée) souscrit à l'opinion exprimée par le représentant du Japon, à laquelle de nombreuses délégations se sont ralliées. Il prend comme exemple le cas d'un porte-conteneurs qui doit être desservi par un navire auxiliaire qui n'appartient pas au propriétaire du navire principal; dans ce cas, le transporteur substitué doit être en mesure de conclure un contrat de sous-traitance en temps voulu. Or si l'amendement de l'Australie est adopté, il sera difficile de trouver un sous-traitant qui voudra se charger de cette partie du transport et cette clause jouera en définitive contre les intérêts du chargeur dans les pays qui ne disposent pas de services de collecte. Le principe de la responsabilité collective du transporteur qui a passé le contrat et du transporteur substitué, tel qu'il est énoncé dans le texte actuel du paragraphe à l'examen, suffit à assurer la protection du chargeur.

25. M. NIANG (Sénégal) estime que si le transporteur est responsable de l'ensemble du transport et de la livraison des marchandises qui lui ont été confiées par le chargeur, il est logique que le transporteur substitué ait les mêmes responsabilités en ce qui concerne la partie du transport qu'il doit assurer, ainsi que tous les sous-traitants auxquels il peut avoir recours au cours d'un voyage à l'insu du transporteur contractuel. Pour couvrir ces aspects, qui peuvent avoir des conséquences importantes pour le transporteur contractuel, M. Niang est d'avis qu'il convient que la responsabilité du transporteur substitué soit engagée à partir du moment où les marchandises lui sont confiées, comme il est proposé dans l'amendement de l'Australie.

26. M. MAITLAND (Libéria) souscrit aux vues du représentant de la Norvège. Selon le paragraphe 1 de l'article 10, le transporteur est responsable de la totalité du transport, même lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué. Il ressort nettement du libellé actuel de l'article 10 que le transporteur substitué n'est responsable que de la partie du transport par lui effectuée. Certes, l'expression "par lui effectuée" peut sembler maladroite; elle peut donner l'impression que le transporteur substitué n'est responsable que s'il a pris les marchandises à bord. Il y aurait donc lieu de modifier la rédaction du paragraphe 2. Mais l'amendement australien entraîne une certaine confusion. L'expression "qui lui a été confiée" est encore plus difficile à comprendre que

l'expression "par lui effectuée", et elle laisse dans le vague les obligations du transporteur substitué. La suggestion du représentant de l'Inde apporterait peut-être un peu de clarté.

27. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) ne peut pas non plus appuyer l'amendement australien, pour les raisons exposées par d'autres délégations. Il signale que, dans son pays, bien des voix se sont élevées contre les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 10, jugés inutiles. A plus forte raison, la délégation de la République fédérale d'Allemagne ne saurait accepter que la portée d'une de ces dispositions soit étendue, comme il résulterait de l'amendement australien. Quant à la suggestion du représentant de l'Inde, elle ne serait pas d'un grand secours puisque la définition du transporteur substitué, qui figure au paragraphe 2 de l'article premier, combine déjà les deux notions sur lesquelles porte cette suggestion. En définitive, le Comité de rédaction pourrait essayer d'améliorer le libellé du paragraphe 2, mais en se gardant bien de toucher au fond.

28. Le PRÉSIDENT constate que certaines délégations considèrent que l'amendement australien est d'ordre rédactionnel tandis que d'autres estiment qu'il porte sur le fond; les unes sont pour cet amendement, tandis que les autres y sont opposées. Dans ces conditions, il met l'amendement australien aux voix.

29. *Par 30 voix contre 22, avec 7 abstentions, l'amendement est rejeté.*

30. *Le paragraphe 2 de l'article 10 est approuvé et renvoyé au Comité de rédaction.*

Paragraphe 3

31. Le PRÉSIDENT constate que ce paragraphe n'est l'objet d'aucun amendement ou proposition.

32. *Le paragraphe 3 de l'article 10 est approuvé et renvoyé au Comité de rédaction.*

Paragraphe 4

33. Le PRÉSIDENT constate que ce paragraphe n'est l'objet d'aucun amendement ou proposition.

34. M. MacANGUS (Canada) relève une apparente contradiction entre le paragraphe 4 de l'article 10 et le paragraphe 7 de l'article 5. Il conviendrait de prier le Comité de rédaction d'examiner si cette contradiction est involontaire et, le cas échéant, d'y remédier.

35. Se référant à l'ensemble de l'article 10, le représentant du Canada tient à formuler une observation générale dont la pertinence apparaîtra mieux encore lorsque la Commission abordera l'article 23. Plusieurs délégations, et notamment les délégations indienne et sierra-léonienne, ont déjà insisté sur le fait que le chargeur ou le destinataire peut éprouver des difficultés, compte tenu des relations existant entre le transporteur et le transporteur substitué, à déterminer quelle est la personne responsable contre laquelle il peut agir en justice. Ces préoccupations recouvrent un problème de base, celui des petites clauses de cession, ou clauses portant sur l'identité du transporteur, qui figurent parfois dans les connaissements. En général, les chargeurs ne sont peut-être pas aussi méfiants qu'ils devraient l'être lorsqu'un connaissement est établi. Ils s'attendent que l'ensemble du contrat soit exécuté de manière satisfaisante et ce n'est qu'en cas de difficulté qu'ils prennent l'avis de conseillers juridiques; c'est alors qu'ils constatent parfois que la personne avec laquelle ils avaient pensé conclure le contrat leur échappe, en vertu même de ce contrat. Ce problème peut être très grave pour les chargeurs et les destinataires.

36. Si le représentant du Canada a voulu mettre ce problème en évidence à l'occasion de l'examen de l'article 10, c'est que cette disposition, compte tenu des paragraphes 1 et 2 de l'article premier, peut permettre d'introduire de telles clauses de cession dans les connaissements. Mais c'est à l'article 23 que cette question de fond devra être réglée. A cet effet, la délégation canadienne entend présenter une proposition écrite.

37. Le PRÉSIDENT constate qu'aucun représentant ne désire prendre la parole sur l'apparente contradiction relevée par le représentant du Canada entre le paragraphe 4 de l'article 10 et le paragraphe 7 de l'article 5. Il propose d'ajourner l'examen du paragraphe 4 de l'article 10 jusqu'au moment où sera connu le résultat de l'arrangement global dont l'article 5 devrait faire l'objet.

38. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphe 5

39. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), présentant l'amendement de sa délégation au paragraphe 5 de l'article 10 (A/CONF.89/C.1/L.64), indique qu'il vise simplement à ajouter un renvoi à l'article 8. La mention, au paragraphe 5 de l'article 10, des "limites prévues dans la présente Convention", vise sans aucun doute les limites de la responsabilité énoncées à l'article 6, sous réserve de l'éventuelle déchéance du droit de limiter la responsabilité dont il est question à l'article 8. Dès lors, la question d'un renvoi à l'article 8 n'est qu'une question de forme qui pourrait être renvoyée au Comité de rédaction.

40. Pour M. SELVIG (Norvège), le point de vue de la délégation des Etats-Unis est certainement correct, mais la modification qu'elle propose touche au fond. Il est vrai que la responsabilité du transporteur ne peut pas être limitée conformément à l'article 6 s'il a commis une faute relevant de l'article 8. Cependant, comme une action peut être intentée en l'occurrence contre le transporteur ou le transporteur substitué, on peut se demander si la faute grave de l'un d'eux fait perdre à l'autre le droit de limiter sa responsabilité. Or c'est à ce résultat que conduirait la modification proposée par la délégation des Etats-Unis.

41. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) précise que telle n'est pas l'intention de sa délégation. Il faudrait modifier le paragraphe 5 de l'article 10 de manière à ne pas aboutir à un tel résultat. Si l'article 8 était supprimé, il deviendrait évidemment inutile de modifier le paragraphe à l'examen.

42. M. GORBANOV (Bulgarie) n'est pas opposé à l'amendement des Etats-Unis, mais il estime qu'il est inutile, étant donné qu'il est précisé, au paragraphe 2 de l'article 10, que la responsabilité du transporteur substitué est engagée conformément aux dispositions de la convention, en particulier, les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 lui-même.

43. M. SELVIG (Norvège) est d'avis que la question de la responsabilité du transporteur substitué et de ses

préposés et mandataires est différente de celle que vise l'amendement des Etats-Unis. Par ailleurs, le représentant de la Norvège estime que toute question de fond doit être débattue par la Commission et qu'il ne faut renvoyer au Comité de rédaction que des questions touchant à la forme.

44. M. BYERS (Australie) souligne que l'amendement des Etats-Unis, s'il était renvoyé au Comité de rédaction, pourrait aussi soulever des difficultés en ce qui concerne le paragraphe 4 de l'article 9.

45. Le PRÉSIDENT constate qu'aucune délégation n'appuie l'amendement des Etats-Unis. Il déclare qu'en l'absence d'objection il considérera que la Commission décide de le rejeter.

46. *Il en est ainsi décidé.*

47. *Le paragraphe 5 de l'article 10 est approuvé et renvoyé au Comité de rédaction.*

Paragraphe 6

48. Le PRÉSIDENT constate que ce paragraphe ne fait l'objet d'aucun amendement ou proposition.

49. *Le paragraphe 6 de l'article 10 est approuvé et renvoyé au Comité de rédaction.*

50. *Sous réserve du paragraphe 4, l'article 10, dans son ensemble, est approuvé et renvoyé au Comité de rédaction.*

Article 11

51. Le PRÉSIDENT signale que l'article 11, dans son ensemble, fait l'objet de propositions d'amendement de la part de la République démocratique allemande et du Canada. Par ailleurs, l'Argentine a présenté un amendement qui porte sur certains points de détail mais contient une erreur.

52. M. VOGEL (République démocratique allemande), présentant l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.90), dit qu'il vise à supprimer l'article 11 ou à le remanier. Sous sa forme actuelle, l'article 11 est contraire à la notion de connaissement direct. L'usage du connaissement direct est très répandu mais, avec l'article à l'examen, le titulaire d'un tel connaissement ne serait pas assez protégé. Or la convention doit notamment protéger les intérêts du chargeur et du titulaire d'un connaissement. En outre, s'il était maintenu sous sa forme actuelle, l'article 11 serait contraire à la législation de beaucoup de pays.

53. Le PRÉSIDENT précise que l'amendement canadien (A/CONF.89/C.1/L.148) vise à supprimer purement et simplement l'article 11.

54. M. RAY (Argentine) signale que, dans son pays, une loi rend le transporteur contractuel et la personne qui délivre les marchandises conjointement et solidairement responsables en cas de connaissement direct, sans préjudice de la responsabilité du transporteur substitué pour la partie du transport qu'il a effectuée. L'amendement argentin (A/CONF.89/C.1/L.130) vise à fournir une solution intermédiaire entre la solution de la législation argentine et celle qui figure à l'article 11. Dans l'hypothèse visée au paragraphe 1 de cette disposition, le transporteur stipule qu'il n'est pas responsable en cas de perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui se produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué; dans ce cas, le transporteur ne doit pas émettre de connaissement direct. S'il en émet un, il doit alors être responsable de la totalité du transport, même si une partie de celui-ci est effectuée par un transporteur substitué.

55. Quant à l'erreur qui s'est glissée dans l'amendement argentin, il convient de la corriger en remplaçant la dernière phrase du paragraphe supplémentaire par la phrase suivante : "Le transporteur et la personne qui délivre les marchandises seront responsables conjointement et solidairement".

56. Le PRÉSIDENT invite les délégations à indiquer seulement si elles sont pour le maintien ou pour la suppression de l'article 11.

57. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) appuie les amendements de la République démocratique allemande et du Canada tendant à supprimer l'article 11, et appelle l'attention sur le membre de phrase du paragraphe 1 qui rend cet article inacceptable pour sa délégation; il s'agit des mots "il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué". Cette exonération de responsabilité du transporteur est inacceptable car lorsqu'un transporteur annonce qu'il va effectuer un transport et perçoit le fret correspondant, il doit engager sa responsabilité pour la totalité de ce transport.

58. Il semble que la délégation argentine ait fait à peu près le même raisonnement dans son amendement. Quoi qu'il en soit, la délégation des Etats-Unis ne saurait accepter l'inscription d'une clause d'exonération de responsabilité dans le connaissement. Elle demande donc instamment la suppression de l'article 11. Si toutefois la Commission décidait de maintenir cet article, la délégation américaine proposerait un amendement au texte afin d'éviter que le chargeur ait à se mettre en quête d'un transporteur fantôme en cas d'action récursoire.

59. M. SIMS (Canada) est pour la suppression totale de l'article 11 qui, à son avis, annule les avantages importants de l'article 10, sans apporter en contrepartie d'avantages réels, même avec la clause du paragraphe 2 dont l'intérêt est en fait illusoire. L'article 11 risque d'ouvrir la voie à une pratique dangereuse en vertu de laquelle, pour échapper à la responsabilité énoncée à l'article 10, le transporteur s'adresserait à des transporteurs substitués, privant ainsi le chargeur de la protection de l'article 10. La délégation canadienne juge sans fondement l'argument selon lequel la suppression de l'article 11 inciterait les transporteurs à refuser les contrats de transport lorsqu'il y a transbordement, empêchant ainsi les chargeurs d'expédier des marchandises dans certaines régions du monde. En fait, dans ce cas, les chargeurs ont recours à leurs relations dans les milieux commerciaux et à leurs agents.

60. M. NSAPOU (Zaïre) dit que, tel qu'il est libellé actuellement, l'article 11 donne à penser qu'il y a trois personnes différentes en cause : le transporteur, une "personne dénommée" et le transporteur substitué. Il demande des éclaircissements sur ce point.

61. M. CASTRO (Mexique) souhaiterait que l'article 11 soit supprimé, car il offre au transporteur la

possibilité de se dégager de la responsabilité énoncée à l'article 10 en inscrivant dans le contrat de transport une clause d'exonération. Il appuie les arguments invoqués par les autres délégations qui ont demandé la suppression de cet article.

62. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) se prononce pour le maintien de l'article 11 tel qu'il figure dans le projet de la CNUDCI en invoquant le fait que sa suppression découragerait les transporteurs et entraverait le développement du commerce mondial.

63. M. TANIKAWA (Japon) fait observer que la pratique du transport direct joue en faveur du chargeur, qui demande l'émission d'un connaissement direct pour disposer d'un effet de commerce négociable lui permettant de recouvrer des sommes d'argent. En supprimant l'article 11, on retirerait donc au chargeur un avantage indéniable. C'est pourquoi le Japon est partisan de le maintenir.

64. M. DIXIT (Inde) demande la suppression de l'article 11 pour les raisons invoquées par le Canada et les Etats-Unis d'Amérique.

65. M. MALLINSON (Royaume-Uni) partage l'avis de l'URSS et du Japon : l'article 11 doit être maintenu car il est favorable aux intérêts du chargeur. Il fait observer que les articles 10 et 11 sont complémentaires. L'article 10 vise les cas où un connaissement ordinaire est émis et où le transporteur est donc responsable en tous lieux et en toutes circonstances. L'article 11 en revanche prévoit une situation totalement différente, celle où le transporteur, bien qu'il ne puisse assurer lui-même la totalité du transport, émet un connaissement direct qui sera d'une grande utilité au chargeur sur le plan commercial. Il faut donc laisser au transporteur la possibilité de dégager sa responsabilité pour les portions du transport – le transport suivant – qu'il ne peut effectuer lui-même. Si cette faculté lui est retirée dans la convention, il n'émettra pas de connaissement direct unique, mais plusieurs connaissements, ce qui entraînera des frais supplémentaires pour tout le monde.

66. M. DOUAY (France) partage l'avis du représentant du Royaume-Uni. Il fait toutefois observer que la rédaction du paragraphe 1 est défectueuse et prête à confusion en introduisant un "transporteur substitué" qui n'a pas été défini au préalable. Mais, quant au fond, la France est pour le maintien de l'article 11 parce qu'il couvre une situation différente de celle prévue à l'article 10.

67. L'article 10 régit les relations entre le transporteur et le transporteur substitué. L'article 11 en revanche couvre le cas où le transporteur, qui est dans l'impossibilité d'exécuter un contrat de transport, doit recourir à deux ou plusieurs transporteurs successifs. Il y a alors deux possibilités : premièrement, le transporteur émet plusieurs connaissements ou documents de transport, un pour chaque transport successif. Deuxièmement, il émet un seul document, un connaissement direct, précisant qu'il y a plusieurs transporteurs en cause, que le premier transport est exécuté par celui qui émet le connaissement, le deuxième par un deuxième transporteur, puis le troisième par un troisième, et ainsi de suite. Les deuxième et troisième transporteurs désignés dans le contrat de transport seront responsables pour la partie du transport qui leur incombe dans les mêmes conditions qu'un transporteur substitué.

68. La situation du transporteur qui a organisé les trois transports successifs est alors la suivante : dans un premier cas, il contracte avec les autres transporteurs sans stipulation particulière et se rend responsable des trois transports comme s'il s'agissait d'un seul. Deuxièmement, il a la possibilité d'assumer la responsabilité de son propre transport seulement et de s'exonérer pour les deux autres possibilités prévues, pour faciliter ce genre d'opération. Le chargeur pour sa part sait qu'il y a trois transporteurs, donc cela ne présente pas d'inconvénient pour lui. Mais il existe un seul contrat, donc un document unique, ce qui est un avantage. En revanche, si on exige du transporteur qu'il assume la responsabilité de la totalité du transport, il refusera d'émettre un connaissement direct et offrira peut-être d'agir comme mandataire du chargeur pour conclure deux autres contrats avec d'autres transporteurs.

69. On voit donc que l'article 11 favorise à la fois le transporteur, qui peut émettre un connaissement direct unique, et le chargeur, qui en bénéficie. Le seul lien entre les articles 10 et 11 est que l'article 11 renvoie à l'article 10 pour ce qui est de la définition de la responsabilité, en stipulant que les deuxième et troisième transporteurs sont responsables dans les mêmes conditions que le transporteur substitué, alors qu'il s'agit en fait de transporteurs successifs.

70. M. HRISTOV (Bulgarie) appuie l'article 11 tel qu'il est proposé par la CNUDCI car il est conforme au droit maritime bulgare et tend à favoriser le développement des transports maritimes.

71. M. GUEIROS (Brésil) fait observer que le connaissement direct ne sera plus nécessaire lorsque le système du transport multimodal sera généralisé et réglementé. En attendant, compte tenu des différents arguments invoqués au cours du débat, le représentant du Brésil se rallie à la position adoptée par la République démocratique allemande et accepterait, soit la suppression de l'article 11, soit sa modification dans le sens proposé dans le document A/CONF.89/C.1/L.90.

72. M. SIREGAR (Indonésie) estime, comme les délégations française et japonaise, que l'article 11 sert à la fois les intérêts du chargeur et ceux du transporteur. Il est donc opposé à sa suppression.

73. M. NDURU (Ouganda) préférerait que l'on supprime l'article 11, car il crée la confusion. Le paragraphe 1 de cet article place le chargeur dans une situation difficile car il attribue la responsabilité à une partie qui n'est pas celle avec laquelle le chargeur a conclu le contrat de transport. Quant au paragraphe 2, son contenu est déjà inclus dans le paragraphe 2 de l'article 10; il n'est donc pas nécessaire.

74. M. LAVIÑA (Philippines) dit qu'à son sens l'article 11 va à l'encontre des intérêts des chargeurs, car il leur retire la protection apportée par l'article 10. Les Philippines sont donc pour sa suppression.

75. M. FAHIM (Egypte) dit que le transport direct existe déjà, continuera d'exister et que le commerce entre l'Egypte et l'Amérique latine se fait en vertu de connaissements directs. L'Egypte est donc pour le maintien de l'article 11 tel qu'il est.

76. M. FUCHS (Autriche) appuie la proposition de la République démocratique allemande tendant à supprimer l'article 11. Dans la pratique, les navires, de plus en plus grands, ne peuvent plus entrer dans les ports et on utilise de plus en plus couramment les services de collecte; si le transporteur peut inscrire dans le connaissement une clause dans laquelle il s'exonère de la responsabilité pour le transport suivant, le chargeur devra intenter une action récursoire contre les transporteurs successifs. Pour éviter cela, l'Autriche est partisane de supprimer l'article 11.

77. M. PTAK (Pologne) approuve la déclaration de la France et ajoute que l'apparition du connaissement direct, il y a plusieurs années, a été saluée comme un progrès dans le commerce maritime et que c'est récemment seulement que son usage a été réglementé dans les législations maritimes. Il paraît donc illogique de porter atteinte à cette institution maintenant bien établie en freinant ainsi le développement des activités maritimes. En attendant l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal, la Pologne pense qu'il faut maintenir la pratique du connaissement direct et conserver l'article 11 dans le projet de convention.

La séance est levée à 22 h 35.

17e séance

Vendredi 17 mars 1978, à 10 h 40.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte)

A/CONF.89/C.1/SR.17

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF.89/6; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF.89/8; A/CONF.89/C.1/L.9, L.23, L.41, L.90, L.91, L.99, L.148, L.153, L.154, L.155) [*suite*]

Article 11 (suite)

1. M. IRWANS (Indonésie) souligne que le transport par transporteurs successifs est particulièrement important pour les archipels comme l'Indonésie. Il ne faudrait donc pas, en supprimant l'article 11, permettre aux transporteurs de décharger les marchandises dans un port principal en laissant le soin aux chargeurs et aux destinataires de prendre les dispositions nécessaires pour faire acheminer les marchandises jusqu'à leur destination finale, d'autant plus qu'il existe la plupart du temps des accords à cet effet entre les lignes internationales régulières et les lignes intérieures. La délégation indonésienne préconise le maintien de l'article 11, mais elle pourrait accepter certains amendements sur les points qui méritent d'être précisés.

2. M. BYERS (Australie) rappelle qu'à la CNUDCI sa délégation s'est déjà prononcée contre l'article 11. Il fait observer qu'il est dangereux de permettre au transporteur de se soustraire à sa responsabilité. De plus, le paragraphe 1 n'exige pas l'existence de relations contractuelles entre le transporteur contractuel et les personnes dénommées dans le contrat et chargées d'exécuter une partie du transport; lors de la conclusion du contrat, ces dernières peuvent donc ignorer que leur nom y figure et la situation est alors analogue à celle qui est prévue à l'article 10. Si le transporteur principal, autorisé à dégager sa responsabilité, inscrit dans le contrat le nom d'un transporteur substitué et que les marchandises sont endommagées pendant la partie du transport confiée au transporteur substitué, le seul recours du chargeur réside dans les dispositions du paragraphe 2. Mais si les transporteurs successifs sont des prête-noms dont le navire affrété est tout le patrimoine, le chargeur ne saura pas contre qui se retourner. La question n'est donc pas de se demander s'il faut conserver l'article 11 parce qu'il viserait une situation autre que celle qui est prévue à l'article 10. En réalité, l'article 11 ne paraît pas adapté à la situation existante. Par ailleurs, M. Byers appelle l'attention sur les observations formulées par le Royaume-Uni et la Chambre internationale de la marine marchande au sujet du mot "dénommée" aux paragraphes 153 et 154 du document A/CONF.89/8 ci-dessus. Le fait que de nombreuses délégations cherchent à modifier cet article montre qu'il est loin d'être satisfaisant. De l'avis de la délégation australienne, il crée plus de problèmes qu'il n'en résout.

3. M. AMOROSO (Italie) reconnaît que le libellé de l'article 11 peut prêter à confusion, mais pense que sa suppression causerait une lacune dans la convention. Il faut aussi tenir compte de la pratique maritime des dernières années; c'est ainsi que la portée du connaissement direct a été quelque peu modifiée par l'insertion de clauses aux termes desquelles, par exemple, l'action doit être intentée contre le transporteur qui avait la garde des marchandises lorsqu'elles ont été endommagées, le transporteur qui a émis le connaissement n'étant responsable que des dommages causés aux marchandises lors de la partie du transport qu'il a effectuée lui-même et sa responsabilité prenant fin lorsqu'il remet les marchandises au transporteur subséquent. Il faut donc prévoir dans la convention qu'en remettant les marchandises au transporteur subséquent, le transporteur agit en tant que simple mandataire du chargeur. Enfin, M. Amoroso pense qu'il faudrait aligner le titre français de l'article 11 sur le titre anglais et parler de transport cumulatif avec connaissement direct.

4. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) s'étonne de voir certaines délégations prédire la fin du transport

par transporteurs successifs au cas où la convention ne reconnaîtrait pas aux transporteurs le droit d'inclure dans les connaissements des clauses les exonérant de toute responsabilité pendant le transport confié au transporteur substitué. Il n'est pas raisonnable de penser qu'un secteur d'activités hautement compétitif dont le tonnage est fortement excédentaire va soudain mettre fin au transport sans rupture de charge, parce que les connaissements ne pourront plus contenir de clauses d'exonération de responsabilité en vertu des règles de l'article 23. Actuellement, les transporteurs offrent de transporter, contre paiement du fret, les marchandises des chargeurs jusqu'à des ports qu'ils ne peuvent atteindre eux-mêmes directement. Or, si le transporteur accepte d'être rémunéré pour la totalité du transport, il doit assumer les responsabilités inhérentes au transport subséquent. En conclusion, la délégation des Etats-Unis préférerait voir supprimer l'article 11, mais si la Commission décidait de le conserver, elle proposerait certaines modifications.

5. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit qu'il n'est pas exact, à son avis, que la suppression de l'article 11 n'aurait pas d'effets défavorables sur les transports maritimes et le développement des échanges internationaux car, en fait, l'absence de telles dispositions entraverait le transport par transporteurs successifs. Qui plus est, cet article, comme le reste du projet de convention, est le fruit d'un compromis bien équilibré. La délégation soviétique s'oppose donc vivement à la suppression de l'article 11.

6. M. DOUAY (France), répondant à la délégation des Etats-Unis et aux autres délégations selon lesquelles la pratique du transport successif par connaissement direct pourrait se poursuivre après l'entrée en vigueur de la convention, dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui, fait observer que la situation serait tout à fait différente en raison des dispositions de l'article 10. Actuellement, sous le régime de 1924 qui ne prévoit aucune règle analogue à celle que l'on trouve à l'article 10, il est loisible à un transporteur d'émettre un connaissement direct couvrant plusieurs opérations de transport maritime et de conclure des contrats avec d'autres transporteurs dont le nom n'apparaît pas dans le connaissement et que le chargeur ne connaît pas. Il n'en irait plus de même, après l'entrée en vigueur de la convention, en l'absence de l'article 11, car le transporteur qui émettrait un connaissement direct tomberait sous le coup des dispositions de l'article 10 et serait responsable de la totalité du transport, tandis que les transporteurs successifs se trouveraient dans la situation de transporteurs substitués contre lesquels le chargeur pourrait se retourner directement. Quant au transporteur responsable de la totalité du transport, il ne pourrait plus s'exonérer de la partie du transport qu'il n'effectue pas. Par conséquent, si l'on ne prévoit pas tout spécialement le cas du transport successif en permettant au transporteur de s'exonérer pour cette partie du transport, l'article 10 entrera en jeu et l'émission de connaissements directs soulèvera des problèmes.

7. Mme YUSOF (Malaisie) fait observer que la Malaisie est surtout un pays de chargeurs et de destinataires et que si l'on maintient l'article 11, ceux-ci, sachant combien il est difficile de se retourner contre un transporteur substitué, pourraient vouloir intenter une action contre un transporteur principal et se retrouver en fait face à un transporteur qui s'est exonéré de toute responsabilité. Par contre, en l'absence d'une telle disposition, l'action intentée par un chargeur serait soumise aux dispositions de l'article 10, ce qui pourrait entraîner des difficultés de procédure. Si la Commission est d'avis que la suppression de l'article 11 susciterait davantage de difficultés qu'elle n'en résoudrait, la délégation malaisienne est prête à examiner une version modifiée de cet article.

8. M. SIMS (Canada) estime que dans les cas, peu nombreux, où un transporteur éprouverait une certaine réticence à assumer les obligations qui lui incomberaient en vertu de l'article 10, il pourrait malgré tout, par différents moyens à sa disposition, conclure des contrats au nom du chargeur avec des transporteurs subséquents. Par ailleurs, la délégation canadienne craint que l'article 11 n'entraîne des difficultés pour le demandeur, même si ce dernier connaît l'identité du transporteur substitué, par exemple, en ce qui concerne le for.

9. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à voter sur la proposition du Canada (A/CONF.89/C.1/L.148) tendant à supprimer l'article 11.

10. *Par 36 voix contre 18, avec 8 abstentions, l'amendement est rejeté.*

11. M. KHOO (Singapour) dit qu'il a hésité entre la solution consistant à voter pour l'amendement canadien et l'abstention, parce qu'il ne juge pas satisfaisant l'article 11 dans son libellé actuel. Cependant, il est prêt à examiner une version remaniée de cet article.

12. Le PRÉSIDENT propose de créer un groupe de travail chargé de mettre au point un nouveau texte pour l'article 11, tenant compte de tous les amendements présentés (A/CONF.89/C.1/L.8, L.22, L.65, L.79, L.90 et L.130). S'il n'y a pas d'objection, il considérera que la Commission accepte que ce groupe de travail soit composé des délégations suivantes: Argentine, Bulgarie, Canada, Etats-Unis d'Amérique, France, Grèce, Indonésie, Ouganda, Philippines, Pologne, République démocratique allemande et Suède.

13. *Il en est ainsi décidé.*

Article 10 (fin)

14. Le PRÉSIDENT invite la Commission à reprendre l'examen de l'article 10, qui avait été ajourné en attendant l'amendement au paragraphe 1 que devaient présenter l'Inde, le Kenya et la Sierra Leone, et qui est maintenant soumis à la Commission sous la cote A/CONF.89/C.1/L.154.

15. M. DIXIT (Inde) fait observer que, en vertu du paragraphe 2 de l'article 10, le transporteur substitué est responsable vis-à-vis du chargeur de la partie du transport effectuée par lui conformément aux dispositions de la convention; il est donc normal qu'il soit réputé partie au contrat de transport entre le transporteur et le chargeur pour ce qui concerne sa participation à l'exécution du contrat de transport. C'est là l'objet de l'amendement au paragraphe 1 de l'article 10 présenté par l'Inde, le Kenya et la Sierra Leone.

16. M. TANIKAWA (Japon) pense, quant à lui, que les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 10

signifient seulement que, lorsque l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, même en cas de perte ou de dommage dû à des actes ou omissions commis par le transporteur substitué ou par ses préposés ou mandataires dans l'exercice de leurs fonctions. Il ne voit rien, dans ces deux paragraphes, qui puisse fonder la responsabilité du transporteur substitué. En effet, le paragraphe 2 dit simplement que le transporteur substitué est responsable du transport par lui effectué "conformément aux dispositions de la présente Convention". Mais il n'existe dans la présente Convention aucune disposition relative à la responsabilité du transporteur substitué – en dehors, précisément, du paragraphe 2 de l'article 10. Le transporteur substitué n'est donc pas responsable en vertu de cet article. Le représentant du Japon estime, par conséquent, qu'il faudrait introduire dans l'article 10 des dispositions établissant la responsabilité du transporteur substitué. Il rappelle que, à la 15e séance, il a proposé à cet égard un amendement (A/CONF.89/C.1/L.21) d'ordre technique et rédactionnel qui n'a pas été retenu. Il continue de penser que, selon le texte actuel du paragraphe 2, la responsabilité du transporteur substitué est fondée sur les dispositions de la Convention, et non sur le contrat conclu entre le transporteur et le chargeur. Il serait donc dangereux, à son avis, de présumer qu'il s'agit là d'une responsabilité contractuelle, car une telle présomption risquerait de créer des difficultés dans les relations entre le chargeur et le transporteur substitué. Sa délégation ne pourra donc appuyer la proposition de l'Inde, du Kenya et de la Sierra Leone que si le texte de l'article 4 est modifié dans le sens qu'elle a indiqué.

17. M. MARCIANOS (Grèce) pense que, du moment que le transporteur substitué est responsable vis-à-vis du chargeur en vertu du paragraphe 2 de l'article 10, il n'est pas nécessaire qu'il soit partie au contrat de transport conclu entre le transporteur et le chargeur. En effet, ce qui intéresse le chargeur, ce n'est pas que le transporteur substitué soit partie au contrat de transport, mais c'est qu'il soit responsable à son égard en vertu de la convention. L'amendement présenté par l'Inde, le Kenya et la Sierra Leone est donc inutile.

18. Le PRÉSIDENT propose de renvoyer l'article 10 au Comité de rédaction, à l'exception du paragraphe 4, dont la Commission a décidé de différer l'examen jusqu'à ce qu'elle ait pris une décision au sujet de l'article 5. Il invite la Commission à passer à l'article 12 et à examiner successivement les amendements à cet article présentés par la Grèce, le Japon, la République démocratique allemande et l'Union soviétique.

Article 12

19. M. MARCIANOS (Grèce) estime que le libellé de l'article 12 est trop général et peut être interprété comme signifiant que, pour toute réclamation contre le chargeur, le transporteur est tenu de prouver la faute du chargeur. De cet article, on pourrait conclure notamment que, si le transporteur intente une action contre le chargeur pour obtenir le paiement du fret qui lui est dû, il doit prouver que le non-paiement du prix du transport est imputable à une faute ou à une négligence du chargeur – ce qui est contraire à toute règle contractuelle. Le représentant de la Grèce pense que l'article 12 n'a pas pour objet d'imposer au transporteur la charge de la preuve en cas de réclamation par lui du prix du transport. Il lui paraît donc utile de préciser ce point en ajoutant, au début de l'article, comme il est indiqué dans l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.9), les mots "Sans préjudice des obligations du chargeur en vertu du contrat" ou – ce qui revient au même – "Sans préjudice des droits du transporteur en vertu du contrat". Il n'insistera pas, toutefois, sur sa proposition.

20. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) pense, comme le représentant de la Grèce, que le libellé de l'article 12 est peut-être trop général. Cet article vise, en fait, les dommages causés aux navires par la cargaison et ne vise pas la responsabilité du chargeur pour le faux fret et la non-remise de la marchandise au transporteur.

21. M. TANIKAWA (Japon) pense que, pour éviter au transporteur les problèmes posés par les frais d'entreposage, il est nécessaire de spécifier que le chargeur ou le destinataire, selon le cas, est responsable des pertes, dommages ou frais encourus par le transporteur du fait que le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises dans un délai raisonnable. C'est là le but de l'amendement proposé par sa délégation à l'article 12 (A/CONF.89/C.1/L.23).

22. M. FUCHS (Autriche) pense que l'amendement du Japon est très utile, car il permet de résoudre un problème qui se pose très fréquemment dans la pratique, lorsque le destinataire ne prend pas livraison des marchandises en temps voulu.

23. M. NIANG (Sénégal) dit que, dans son pays, si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises dans un délai raisonnable, les marchandises sont placées sous douane, et, selon la législation nationale, ce n'est pas le propriétaire, mais la douane, qui se charge des opérations. Il ne peut donc appuyer la disposition proposée par le Japon, qui est incompatible avec la législation nationale du Sénégal.

24. M. WAITITU (Kenya) pense que la question peut être aisément réglée dans le contrat conclu entre le transporteur et le chargeur et qu'il n'est pas nécessaire d'introduire une disposition à ce sujet dans la convention.

25. M. SMART (Sierra Leone) s'oppose à l'amendement du Japon pour les raisons indiquées par les représentants du Sénégal et du Kenya. Il pense que le problème visé par cet amendement est déjà réglé de façon satisfaisante dans les dispositions des alinéas *b* et *c* du paragraphe 2 de l'article 4. Il lui paraît inutile d'introduire une nouvelle disposition, qui permettrait au transporteur de disposer des marchandises d'une manière plus ou moins contraire aux autres dispositions de la convention.

26. M. DIXIT (Inde) est opposé, lui aussi, à l'amendement du Japon, car il estime que, si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, c'est aux autorités nationales et non au transporteur qu'il appartient de régler la question.

27. M. M'BAH (République-Unie du Cameroun) dit qu'il lui est difficile d'accepter l'amendement du Japon, pour les mêmes raisons que le Sénégal. Il est également

préoccupé par la situation du transporteur, qui risque d'être délicate, au cas où les instructions du chargeur ne seraient pas suffisamment claires ou ne lui parviendraient pas en temps voulu. Il lui paraît donc préférable de laisser aux autorités nationales – en l'occurrence, aux autorités douanières – le soin de procéder, le cas échéant, à la vente des marchandises. Cette solution garantit mieux les intérêts privés que celle qui consiste à laisser au transporteur toute latitude de vendre les marchandises.

28. M. MONTGOMERY (Canada) ne peut appuyer l'amendement du Japon, car la question visée par cet amendement n'entre pas dans le cadre de la convention et doit être réglée conformément au droit national.

29. M. GONDRA (Espagne) pense que la question visée dans cet amendement n'entre pas dans le cadre de l'article 12, car elle est déjà couverte par l'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 4, qui prévoit que, "dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur", celui-ci les met "à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce commerce applicables au port de déchargement". Cette disposition répond à la préoccupation qui a inspiré l'amendement du Japon, car, si le destinataire ne prend pas livraison de la marchandise, le transporteur est libéré de ses obligations.

30. M. NDURU (Ouganda) s'oppose fermement à l'amendement du Japon qui ne saurait s'appliquer dans le domaine des transports maritimes, où les montants en jeu sont considérables. Cet amendement exposerait le chargeur à des pertes énormes.

31. M. NSAPOU (Zaïre) ne peut appuyer l'amendement du Japon, car cet amendement n'est pas compatible avec les lois de son pays, qui n'a pas d'accès à la mer.

32. M. SANYAOLU (Nigéria) ne peut pas appuyer l'amendement du Japon – et cela pour quatre raisons : premièrement, parce qu'il ne sert pas les intérêts de son pays; deuxièmement, parce que la législation de son pays, comme celle du Sénégal, veut que les autorités nationales prennent en garde les marchandises au nom du destinataire; troisièmement, parce que le texte proposé par le Japon donne au transporteur une trop grande liberté d'action, dont il pourrait user au détriment du destinataire; quatrièmement, parce que le transporteur est dédommagé par les surestaries des frais qu'il peut avoir encourus du fait que le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises dans un délai raisonnable.

33. M. CLETON (Pays-Bas) pense que la proposition japonaise permettrait de résoudre un problème qui se pose au transporteur dans bien des cas, car il arrive souvent que le destinataire ne prenne pas livraison des marchandises dans un délai raisonnable. Cet amendement repose sur les mêmes principes que ceux qui figurent dans la législation nationale néerlandaise et, s'il n'est pas adopté, les Pays-Bas continueront à appliquer leur propre législation en la matière. Mais M. Cleton pense qu'il serait préférable d'introduire ces principes dans le droit commercial international.

34. M. TANIKAWA (Japon) voudrait apporter une précision. Si le transporteur remet les marchandises au service des douanes du port de déchargement, il cesse d'en être responsable et aucun frais de garde des marchandises ne peut être à sa charge, conformément au paragraphe 2 de l'article 4 du projet de convention. Si la Commission estime que ces questions peuvent être définies dans le contrat entre le transporteur et le chargeur, alors la délégation japonaise retire son amendement.

35. Le PRÉSIDENT dit qu'il prend acte du retrait de l'amendement du Japon.

36. M. DIXIT (Inde) tient à faire observer que la délégation indienne n'est pas d'accord avec la délégation japonaise sur l'aspect juridique de la question. Il s'agit en effet de questions régies par la législation nationale.

37. Le PRÉSIDENT invite la délégation de la République démocratique allemande à présenter son amendement qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.91.

38. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) fait savoir que, pour la délégation de la République démocratique allemande, il s'agit uniquement de modifications d'ordre rédactionnel qui pourraient être soumises à un groupe de travail spécial. Pour faire gagner du temps à la Commission, elle retire son amendement.

39. Le PRÉSIDENT invite la délégation de l'Union soviétique à présenter son amendement qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.153.

40. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) explique que l'objet de son amendement est de libeller l'article 12 de manière positive, comme on l'a fait pour l'article 5. Si les membres de la Commission sont d'accord, on peut considérer cette modification comme une question de forme et la renvoyer au Comité de rédaction.

41. M. DOUAY (France) approuve l'amendement présenté par l'Union soviétique car il s'agit d'un amendement rédactionnel qui est tout à fait dans l'esprit de la convention où les responsabilités du chargeur sont exprimées sous une forme positive.

42. M. WAITITU (Kenya) estime que l'amendement de l'Union soviétique soulève une question de fond.

43. Le PRÉSIDENT fait observer que, si certaines délégations considèrent que l'amendement de l'Union soviétique est une question de fond, il faut qu'il fasse l'objet d'une discussion à la Commission.

44. M. KHOO (Singapour) rappelle que, dans la Convention de Bruxelles de 1924, la disposition correspondante est libellée à peu près comme dans le projet de convention. Si on modifie le libellé de l'article 12 du projet de convention, en supprimant l'expression "à moins que", on risque de susciter de la confusion dans l'esprit des juges qui penseront que cette expression a des implications en ce qui concerne la charge de la preuve. Il faut donc conserver la formule actuelle.

45. Pour M. BYERS (Australie), dire que le chargeur n'est pas responsable sauf négligence de sa part, ou que le chargeur est responsable toutes les fois qu'il y a négligence de sa part sont deux choses différentes. La formulation préconisée par l'Union soviétique rendrait le chargeur responsable de toute perte dont on pourrait dire qu'elle est due à sa négligence. Elle va donc bien au-delà des stipulations négatives du projet de conven-

tion. C'est pourquoi la délégation australienne n'approuve pas l'amendement de l'Union soviétique.

46. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) soutient l'amendement de l'Union soviétique. Il s'agit uniquement d'une question de rédaction et il est préférable d'adopter un libellé clair et positif.

47. M. DOUAY (France) comprend les hésitations de ceux qui redoutent de voir s'établir une responsabilité analogue à celle qui est prévue pour le transporteur, c'est-à-dire une responsabilité pour présomption de faute sauf preuve contraire. Mais le libellé proposé par l'Union soviétique fait intervenir la notion d'imputabilité, ce qui veut dire qu'il faudra faire la preuve que le dommage a été causé par la faute ou la négligence du chargeur. Il ne s'agit pas d'une responsabilité de plein droit, ni d'une responsabilité présumée. Toutefois, pour dissiper les craintes des délégations qui redoutent une modification de fond, on pourrait envisager de libeller la dernière partie de l'article comme suit : "s'il est établi que ce préjudice ou ces dommages résultent d'une faute ou négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires". Le texte indiquerait alors clairement qu'il n'y aura responsabilité du chargeur que si la preuve est apportée par le transporteur que les dommages subis par le navire ont été causés par la faute ou la négligence du chargeur. Ce texte ne fait peser aucune présomption contre le chargeur et, dans ses principes juridiques, il est totalement différent du texte relatif à la responsabilité du transporteur.

48. M. NDAWULA (Ouganda) pense que l'amendement de l'Union soviétique n'est pas purement formel. En fait, cet amendement est une tentative ingénieuse pour faire entrer par la porte de derrière ce qu'on n'a pu introduire par la porte de devant.

49. M. GORBANOV (Bulgarie) estime qu'une formulation positive est préférable. Mais dans la mesure où cette formulation touche au principe de la charge de la preuve et au principe de la présomption de faute du chargeur, il s'agit d'une question de fond. La délégation bulgare pense qu'il faut admettre le principe de la présomption de faute du chargeur, c'est-à-dire qu'il faut rédiger le texte de telle manière que le chargeur soit responsable du préjudice dû à son fait, à moins qu'il ne prouve que le préjudice n'est pas dû à sa faute ou à sa négligence. Autrement dit, pour mettre le texte en harmonie avec les principes du droit contractuel, il faut adopter un libellé analogue à celui du paragraphe 1 de l'article 5 relatif à la responsabilité du transporteur.

50. Le PRÉSIDENT fait observer que la délégation bulgare semble proposer un amendement oral qu'il ne peut accepter.

51. M. GUEIROS (Brésil) ne peut accepter le libellé positif proposé par la délégation de l'Union soviétique, car ce libellé apporte une modification de fond. D'une part, elle modifie la charge de la preuve. D'autre part, elle affaiblit la relation entre la faute et le dommage en remplaçant dans le texte anglais les mots "*was caused*" par les mots "*is attributable*", et, dans le texte français, les mots "ne résultent" par les mots "sont imputables".

52. M. SMART (Sierra Leone) ne peut accepter l'amendement de l'Union soviétique, pour les raisons déjà exposées par Singapour, le Canada et le Brésil.

53. M. WAITITU (Kenya) ne peut se rallier à l'amendement de l'Union soviétique pour les raisons déjà exposées par le Brésil.

54. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) s'étonne qu'on ait pu prétendre que la délégation de l'Union soviétique a cherché à faire entrer par la porte de derrière ce qu'elle n'avait pu introduire par la porte de devant. La modification proposée est d'ordre purement rédactionnel et M. Burguchev aurait pu accepter le libellé suggéré par le représentant de la France. Mais en raison des doutes formulés par nombre de délégations, la délégation soviétique retirera son amendement.

55. Le PRÉSIDENT indique que l'article 12 du projet de convention sera donc renvoyé au Comité de rédaction.

Article 13

Paragraphe 1

56. Le PRÉSIDENT signale que la Commission est saisie des amendements de la Tunisie, de l'Autriche et du Canada. Il invite la Tunisie à présenter son amendement.

57. M. HACHANA (Tunisie) fait observer que l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.41) est d'ordre purement rédactionnel et ne vise qu'à apporter un peu plus de précision dans le paragraphe 1 de l'article 13.

58. M. MALELA (Zaïre) approuve l'amendement de la Tunisie.

59. M. FUCHS (Autriche) estime que l'amendement de la Tunisie améliore le texte : il l'approuve et retire l'amendement de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.99). Par ailleurs, il voudrait que le Comité de rédaction tienne compte du fait que, dans le libellé actuel du paragraphe 1, aucune sanction n'est prévue.

60. Le PRÉSIDENT prend note du fait que l'Autriche a retiré son amendement.

61. M. SMART (Sierra Leone) estime excellent l'amendement de la Tunisie.

62. M. SELVIG (Norvège) dit que dans l'amendement tunisien l'expression "règlements en vigueur" fait problème. Au cours des délibérations de la CNUDCI, on est déjà parvenu à la conclusion qu'il est difficile d'utiliser un libellé de ce genre, parce qu'on ignore où les règlements sont en vigueur. Il peut s'agir du port de chargement ou du port de déchargement, ou encore du pays de transit. En fait, les dispositions du paragraphe 1 de l'article 13 sont censées s'ajouter aux règlements en vigueur, c'est pourquoi elles sont formulées en termes généraux. Quant aux sanctions dont a parlé le représentant de l'Autriche, il est à noter qu'elles sont prévues au paragraphe 2 du même article.

La séance est levée à 13 h 30.

18e séance

Vendredi 17 mars 1978, à 15 h 15.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.18

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF. 89/6; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF. 89/8; A/CONF.89/C.1/L.41, L.106, L.111, L.128, L.147) [*suite*]

Article 13 (suite)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen de l'amendement tunisien au paragraphe 1 de l'article 13 (A/CONF.89/C.1/L.41).

2. M. NIANG (Sénégal) dit que l'amendement tunisien soulève un certain nombre de problèmes pratiques, car les règlements en matière de marchandises dangereuses diffèrent de port à port et diffèrent aussi selon le caractère des opérations – par exemple chargement, escale, déchargement. Pour éviter ces difficultés, la délégation sénégalaise préférerait que le libellé du paragraphe 1 de l'article 13 demeure inchangé.

3. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) déclare que sa délégation appuie l'amendement tunisien, car elle estime que le texte actuel du paragraphe 1 de l'article 13 est trop vague. Notamment, les obligations imposées au chargeur sont exprimées beaucoup plus clairement par les mots "d'une manière conforme aux règlements en vigueur et aux usages particuliers ..." que par l'expression "d'une manière appropriée" que l'on trouve dans le texte actuel. Etant donné que le représentant de la Norvège s'est demandé si le texte de l'amendement tunisien ne soulèverait pas la question de savoir quel serait le port dont les règlements devraient être appliqués, on pourrait peut-être ajouter au texte proposé les mots "au port de chargement".

4. M. GUEIROS (Brésil) estime qu'adopter la suggestion du représentant de la République fédérale d'Allemagne équivaudrait à obliger le chargeur à connaître tous les règlements en vigueur dans les divers ports concernés, ce qui serait pour lui extrêmement difficile. Plutôt que d'ajouter les mots proposés, sa délégation préférerait que le texte existant du paragraphe 1 de l'article 13 demeure inchangé.

5. Quelques délégations se sont inquiétées du fait que le paragraphe 1 de l'article 13 ne prévoit aucune sanction au cas où le chargeur n'apposerait pas, d'une manière appropriée, une marque ou une étiquette indiquant que les marchandises sont dangereuses, tandis que le paragraphe 2 du même article prévoit des sanctions. La délégation brésilienne propose donc que le paragraphe 2 ne comporte que la première phrase du texte existant; le paragraphe 3 commencerait alors comme suit : "Si le chargeur n'exécute pas les obligations que lui imposent les paragraphes 1 et 2 et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas autrement connaissance du caractère dangereux de ces marchandises"; ce membre de phrase serait suivi par les alinéas *a* et *b* de l'actuel paragraphe 2. Les paragraphes 3 et 4 actuels seraient renumérotés respectivement 4 et 5 et la référence, dans le nouveau paragraphe 5, à l'alinéa *b* du paragraphe 2 deviendrait "alinéa *b* du paragraphe 3".

6. M. GRONFORS (Suède) croit que, pris dans son ensemble, l'article 13 est suffisamment clair. Le paragraphe 1 ne vise manifestement qu'à introduire le reste de l'article, dans lequel les obligations et sanctions pertinentes sont clairement énoncées.

7. M. KHOO (Singapour) déclare que, de l'avis de sa délégation, l'amendement tunisien rendrait plus clair un sens déjà implicite mais mal exprimé dans le libellé actuel de l'article 13. Alors que, dans le texte actuel, le paragraphe 1 oblige le chargeur à apposer, d'une manière appropriée, une marque ou étiquette sur les marchandises dangereuses, le paragraphe 2 se borne à dire que le chargeur doit "informer" le transporteur du caractère dangereux des marchandises sans spécifier comment le transporteur doit être informé. En outre, dans le texte anglais, la deuxième phrase du paragraphe 2 actuel commence par les mots "*if the shipper fails to do so*", qui sont trop vagues.

8. La délégation de Singapour partage les doutes exprimés par le représentant du Brésil au sujet du texte actuel de l'article 13 et elle appuie l'amendement qu'il a proposé oralement.

9. Le PRÉSIDENT déclare que, l'amendement tunisien au paragraphe 1 de l'article 13 (A/CONF.89/C.1/L.41) ne trouvant pas plus d'appui, il considère que la Commission rejette cette proposition.

10. M. QUARTEY (Ghana) croit que les paragraphes 1 et 2 de l'article 13 pourraient être fondus pour stipuler que le chargeur doit apposer d'une manière appropriée une marque ou une étiquette sur les marchandises dangereuses, qu'il doit informer le transporteur de ce caractère dangereux et qu'il doit lui indiquer les précautions à prendre.

11. La délégation ghanéenne appuie l'amendement proposé oralement par le Brésil, qui simplifierait les choses.

12. M. AMOROSO (Italie) pense, comme plusieurs orateurs précédents, que l'amendement proposé oralement par le Brésil mérite examen. Dans son libellé actuel, l'article 13 n'est pas assez précis; par exemple, on

ne sait pas clairement si le chargeur serait responsable d'une perte au cas où il aurait apposé une étiquette appropriée sur des marchandises dangereuses mais où il n'aurait pas informé le transporteur ou le transporteur substitué du caractère dangereux de ces marchandises.

13. L'amendement verbal de la délégation brésilienne devrait être distribué par écrit de façon que la Commission puisse l'étudier en vue de clarifier et peut-être de combiner les dispositions de l'article 13. Ou bien, si la Commission approuve l'objet de cet amendement, on pourrait charger le Comité de rédaction d'examiner la meilleure façon de l'incorporer dans le texte de l'article 13.

14. M. FUCHS (Autriche) dit que l'amendement oral brésilien se rapproche de celui que l'Autriche a fait à propos du paragraphe 2 de l'article 13. Les deux amendements pourraient peut-être être examinés simultanément.

15. M. SELVIG (Norvège) dit que la question dont traite l'article 13 est compliquée : le texte actuel de cet article représente un équilibre soigneusement pesé qu'il ne faudrait pas ébranler à la légère.

16. En ce qui concerne les sanctions, celles que prévoit l'alinéa *b* du paragraphe 2 actuel semblent appropriées.

17. M. CASTRO (Mexique) déclare que sa délégation est de celles qui partagent les doutes du représentant du Brésil au sujet de l'article 13, dont les dispositions doivent être équilibrées pour pouvoir être acceptées par toutes les parties à un contrat de transport. Il importe de faire en sorte que les dispositions de l'article n'avantagent aucune des parties et de ne pas perdre de vue qu'un chargeur qui ne donnerait pas des indications et des notifications suffisantes du caractère dangereux des marchandises créerait des risques pour tous les intéressés.

18. La Commission doit décider s'il y a lieu de prescrire des sanctions en cas de manquement aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 13, et le Comité de rédaction devrait être chargé d'examiner le texte sous cet angle.

19. M. SEVON (Finlande) pense que l'amendement brésilien devrait être distribué sous forme écrite avant que la Commission l'examine.

20. M. GUEIROS (Brésil) dit que, en soumettant son amendement verbalement, sa délégation entendait seulement gagner du temps. Cependant, si la Commission veut en différer l'examen jusqu'à la prochaine séance, un texte sera distribué entre-temps.

21. Le PRÉSIDENT déclare que, en l'absence d'objections, il suppose que la Commission décide d'ajourner à la prochaine séance l'examen de l'amendement brésilien dont le texte sera distribué entre-temps sous forme écrite.

22. *Il en est ainsi décidé.*

23. Le PRÉSIDENT invite la Commission à étudier l'amendement mauricien au paragraphe 2 (A/CONF.89/C.1/L.128).

24. M. BOOLELL (Maurice) dit qu'il se limitera à faire des observations sur trois aspects de l'amendement présenté par sa délégation. En premier lieu, sa délégation n'a pas l'intention d'insister pour que soit donnée une définition des termes "marchandises dangereuses", et cela en raison des difficultés que poserait la mise au point de cette définition. En second lieu, l'amendement mauricien tendant à ce qu'il soit fait référence aux normes internationales concernant les marchandises dangereuses a pour objet d'une part de donner au chargeur une indication de ce qu'il doit faire pour se conformer à l'obligation d'informer le transporteur de la nature des marchandises qu'il prend en charge, et d'autre part de fournir des principes directeurs aux tribunaux lorsqu'ils auront à décider si un chargeur a satisfait à ses obligations. Une référence de nature purement indicative aurait aussi pour effet de favoriser l'uniformité préconisée à l'article 3. En troisième lieu, les mots "à savoir" dans le document A/CONF.89/C.1/L.128 doivent être remplacés par le mot "notamment", qui traduit de façon plus précise le point de vue de la délégation mauricienne.

25. M. MacANGUS (Canada) dit qu'il importe de faire référence de façon spécifique à la nécessité pour le chargeur de marquer de façon appropriée les marchandises dangereuses, conformément à l'article 7 de la Convention internationale de l'OMCI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

26. M. SANYAOLU (Nigéria) dit que sa délégation éprouvera une certaine difficulté à accepter la proposition mauricienne tendant à faire référence aux normes internationales concernant les marchandises dangereuses, du fait que ces normes risquent de faire intervenir des principes de droit coutumier international entrant en conflit avec les principes énoncés dans la convention, ce qui pourrait créer des difficultés pour les tribunaux au cas où le sens de l'expression "normes internationales" n'aurait pas été clairement défini.

27. M. NIANG (Sénégal) estime préférable de ne pas faire référence aux normes internationales, étant donné que, le plus souvent, les chargeurs ne sont guère renseignés à leur sujet.

28. M. QUARTEY (Ghana) ne pense pas qu'il convienne d'inclure dans la convention une définition des termes "normes internationales". Au lieu de cela, on pourrait faire référence au Code maritime international des marchandises dangereuses établi par l'OMCI, car ce document est internationalement connu et accepté.

29. M. MacANGUS (Canada) appuie la suggestion du représentant du Ghana, qui répondra aux besoins de précision de façon aussi efficace que la proposition faite antérieurement par la délégation canadienne concernant l'inclusion d'une référence à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

30. M. PTAK (Pologne) dit que l'OMCI a dressé la liste des marchandises dangereuses connues et de leurs propriétés, et que cette liste est mise à jour tous les ans; néanmoins, définir ces marchandises serait une tâche presque impossible pour la présente Conférence sans l'aide de spécialistes au courant des propriétés desdites marchandises. C'est pourquoi il est opposé à la proposition mauricienne concernant la mise au point d'une définition des "marchandises dangereuses".

31. La deuxième partie de la proposition mauricienne est conforme au projet de disposition aux termes duquel le chargeur serait tenu d'informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises; ce faisant, le chargeur ferait certainement référence au Code mari-

time international OMCI des marchandises dangereuses ou aux normes internationales en vigueur, puisque le transporteur doit être averti des précautions à prendre pour protéger la cargaison. Toutefois, l'objectif de la proposition mauricienne est de s'assurer que le chargeur informera le transporteur dans chaque cas, résultat qui peut être obtenu simplement en supprimant les mots "si besoin est" au paragraphe 2 de l'article 13.

32. Le PRÉSIDENT appelle l'attention des délégations sur le fait que la première partie de l'amendement mauricien concernant la mise au point d'une définition des "marchandises dangereuses" a été retirée.

33. M. CASTRO (Mexique) fait remarquer que la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ne traite des marchandises dangereuses qu'incidemment, à propos d'autres questions telles que l'arrimage des cargaisons en vrac ou la prévention des incendies. Il serait donc préférable d'inclure dans la convention une référence au Code maritime international des marchandises dangereuses; mais comme ce Code est mis à jour tous les ans, la délégation mexicaine craint que le fait de le mentionner n'entraîne des problèmes quant à la ratification de la convention.

34. M. BYERS (Australie) dit que sa délégation est contre la suggestion du représentant de la Pologne tendant à supprimer les mots "si besoin est", car le chargeur serait alors obligé d'aviser le transporteur de prendre des précautions, même quand ce ne serait pas nécessaire.

35. M. BREDHOLT (Danemark) dit que l'adoption de la proposition mauricienne ou de la proposition ghanéenne représenterait un pas en arrière : la liste des marchandises dangereuses n'est pas complète, et les références à d'autres conventions devraient être évitées du fait que, au cas où ces dernières seraient amendées, il pourrait en résulter des problèmes pour l'application de la présente Convention.

36. Le PRÉSIDENT dit qu'il considère l'amendement mauricien (A/CONF.89/C.1/L.128) comme rejeté, et que, de ce fait, l'amendement ghanéen est également rejeté.

37. Il invite la Commission à passer à l'examen des amendements soumis par la Bulgarie (A/CONF.89/C.1/L.106) et par la Yougoslavie (A/CONF.89/C.1/L.111), lesquels tendent tous les deux à supprimer les mots "si besoin est" au paragraphe 2 de l'article 13.

38. M. KACIC (Yougoslavie) dit que le seul objet de l'amendement de sa délégation est de contribuer à éviter les conséquences néfastes et même les désastres qui peuvent résulter du transport de marchandises dangereuses par mer, transport qui reste une entreprise périlleuse. Le nombre de substances dangereuses actuellement transportées par mer est énorme, et comme elles sont expédiées sous une très grande variété de noms et avec une très grande variété de marques d'identification, seuls les fabricants de ces substances ou des spécialistes en connaissent la nature véritable. La délégation yougoslave est fermement convaincue que c'est dans tous les cas au chargeur, qui est en relation étroite avec les fabricants des marchandises, qu'il appartient d'informer le transporteur des précautions à prendre. L'amendement de la délégation yougoslave tendant à supprimer les mots "si besoin est" au paragraphe 2 est dicté par les considérations suivantes : premièrement, le chargeur est mieux qualifié que n'importe quelle autre partie au contrat de transport pour déterminer les précautions à prendre lors de la manutention de marchandises dangereuses; deuxièmement, la suppression de l'expression "si besoin est" évitera que des marchandises dangereuses soient livrées sans les instructions nécessaires concernant la façon de les traiter; troisièmement, les effets pouvant résulter de la perte de marchandises dangereuses ou de dommages à ces marchandises ne sont pas restreints aux marchandises elles-mêmes et peuvent affecter l'ensemble de la cargaison, ainsi que l'équipage du navire; quatrièmement, comme ce que l'on cherche avant tout est d'assurer le maximum de sécurité pour chaque envoi, toute possibilité de différend quant à savoir s'il était "besoin" ou non de prendre certaines précautions doit être éliminée.

39. M. GORBANOV (Bulgarie) s'associe aux remarques du représentant de la Yougoslavie. La délégation bulgare estime elle aussi que c'est le chargeur qui est le mieux à même de connaître la nature des marchandises transportées et qu'il doit être tenu d'informer le transporteur des risques que comporte leur transport, ainsi que des précautions à prendre. Les mots "si besoin est", au paragraphe 2, doivent donc être supprimés.

40. M. SEVON (Finlande) dit que sa délégation s'oppose à la suppression de ces mots parce qu'il en résulterait un accroissement inutile de la responsabilité du chargeur : la suppression des mots "si besoin est" obligerait ce dernier à informer le transporteur des précautions à prendre, alors que le transporteur pourrait fort bien avoir l'expérience de ce genre de transport et être pleinement averti desdites précautions.

41. M. QUARTEY (Ghana) demande si dans certains cas ce serait à l'armateur, et non au chargeur, de décider si des renseignements doivent être donnés sur les précautions à prendre.

42. M. MARCIANOS (Grèce) dit que sa délégation est en faveur de la suppression des mots "si besoin est" parce qu'en cas d'accident un différend risque de s'élever sur le point de savoir si le chargeur aurait dû ou non informer le transporteur des précautions à prendre. Le chargeur pourrait faire préparer un imprimé sur lequel seraient indiquées la nature des marchandises et les précautions à prendre pour les transporter.

43. M. SANYAOLU (Nigéria) dit que sa délégation est opposée elle aussi à la suppression des mots "si besoin est", parce qu'en les faisant figurer dans le texte on s'assurera que le transporteur prendra plus grand soin des marchandises.

44. M. KHOO (Singapour) est opposé à la suppression des mots "si besoin est", la raison en étant que même si le chargeur est peut-être au courant des précautions à prendre pour le transport de marchandises dangereuses, en général, il est possible qu'il ne sache pas comment un type donné de marchandises doit être traité quand il est transporté en combinaison avec d'autres types de cargaison. En pareil cas, il y a beaucoup plus de chances pour que le transporteur soit averti des précautions à prendre. Si des précautions spéciales sont nécessaires, le chargeur doit toutefois en informer le transporteur, et cette éventualité sera couverte par le maintien des mots "si besoin est".

45. M. SMART (Sierra Leone) dit que sa délégation n'est pas d'avis qu'il faut supprimer les mots "si besoin est", car, ce faisant, on accordera une responsabilité plus lourde au chargeur, qui ne sait peut-être pas toujours quelles précautions doivent être prises. Le transporteur est presque dans tous les cas bien informé, mais l'inclusion des mots en question garantit que le chargeur sera toujours considéré comme responsable s'il n'avise pas le transporteur des précautions à prendre.

46. M. WAITITU (Kenya) reconnaît que le transporteur est souvent mieux à même que le chargeur de savoir les précautions à prendre. Une fois que le chargeur a informé le transporteur de la nature dangereuse des marchandises qui lui sont confiées, c'est à ce dernier de s'assurer des précautions à prendre. Si l'on supprime les mots "si besoin est", le chargeur sera obligé de donner des informations au transporteur, même si ce dernier est parfaitement au courant de ce qu'il y a lieu de faire. C'est pourquoi la délégation kényenne s'oppose aux amendements de la Yougoslavie et de la Bulgarie.

47. M. MASSUD (Pakistan) dit qu'il n'est pas souhaitable de supprimer les mots "si besoin est", parce que le chargeur est tenu d'informer le transporteur de la nature dangereuse des marchandises qu'il expédie, et que, dans de nombreux cas, les précautions à prendre sont implicites compte tenu de la nature même des marchandises. Mais si le chargeur ne fournit pas de renseignements au transporteur sur les précautions à prendre, le transporteur risque de transférer les marchandises à un entrepreneur qui se chargera effectivement du transport mais qui ne sera pas forcément averti des précautions à prendre, auquel cas le chargeur pourrait être tenu responsable en cas de perte ou de dommages.

48. M. FUCHS (Autriche) dit que sa délégation, dont le premier souci est de favoriser le commerce international, reconnaît avec la délégation yougoslave que le problème soulevé au paragraphe 2 présente de graves implications et qu'il ne faut laisser à personne la possibilité de se soustraire à ses obligations.

49. En ce qui concerne la question posée par le représentant du Ghana, la délégation autrichienne est d'avis que c'est au chargeur de décider des renseignements à donner, puisqu'il représente le producteur ou le vendeur et qu'il sait quelles précautions doivent être prises pour éviter le danger. Si on laisse figurer les mots "si besoin est" dans le texte, ils donneront lieu à des différends en cas de perte ou de dommages, et, dans l'intérêt des chargeurs eux-mêmes, ils doivent être supprimés.

50. M. FAHIM (Egypte) appuie le projet de texte tel qu'il est présenté par la CNUDCI. Si un transporteur est averti du caractère dangereux des marchandises lorsqu'il les accepte, il n'est pas nécessaire qu'il demande au chargeur les précautions à prendre. S'il n'en est pas averti, il demandera des renseignements supplémentaires.

51. Le PRÉSIDENT constate que la proposition tendant à supprimer les mots "si besoin est" au paragraphe 2 ne recueille pas l'appui de la majorité. Il invite la Commission à examiner ensuite les trois amendements soumis par le Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.147).

52. M. MALLINSON (Royaume-Uni), présentant les amendements du Royaume-Uni, dit qu'il faut considérer conjointement les premier et troisième amendements qui visent respectivement les paragraphes 2 et 3. Dans la version actuelle, le paragraphe 2 se rapporte à une situation qui se produit au départ, et le paragraphe 3 à une situation qui intervient au cours du transport. La délégation du Royaume-Uni estime qu'il s'agit d'un double emploi pouvant conduire à des confusions et propose en conséquence de supprimer, à la deuxième phrase du paragraphe 2, les mots "et si ce transporteur ou ce transporteur substitué n'a pas autrement connaissance du caractère dangereux des marchandises" et d'introduire ce point dans le paragraphe 3 en en modifiant le libellé selon la proposition de la délégation du Royaume-Uni, afin qu'il couvre tous les cas dans lesquels le transporteur serait en droit de se réclamer des alinéas *a* et *b* du paragraphe 2.

53. Par ailleurs, les mots "en sachant", au paragraphe 3, peuvent être matière à différends, car il y a de multiples façons de "savoir". Un bon exemple de cette situation est le cas d'un transporteur qui prendrait en charge des marchandises en sachant qu'elles sont dangereuses; peut-être n'est-il pas raisonnable d'escompter trouver la même "connaissance" chez son agent dans un port éloigné, dont l'expérience des marchandises est peut-être très différente de celle de son commettant. La délégation du Royaume-Uni propose donc de substituer aux mots "en sachant" l'expression "alors qu'elle savait effectivement", ce qui supprimerait la possibilité d'invoquer les dispositions prévues aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 2 par les personnes qui, ayant pris en charge les marchandises, connaissaient effectivement leur caractère dangereux.

54. Enfin, en ce qui concerne le second amendement à l'alinéa *a* du paragraphe 2, la délégation du Royaume-Uni considère que le mot "chargement" n'est pas tout à fait approprié dans le contexte d'une convention qui traite des contrats de transport. Elle propose en conséquence de revoir le libellé de cet alinéa pour y introduire la notion de préjudice subi au cours du transport pendant que le transporteur ou le transporteur substitué avait la charge des marchandises. Il s'agit là toutefois d'une simple modification rédactionnelle et ce point pourrait sans doute être renvoyé au Comité de rédaction.

55. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que, dans son libellé actuel, le deuxième amendement du Royaume-Uni semble vouloir dire que le chargeur serait responsable pour tout préjudice subi pendant que le transporteur aurait la garde des marchandises, même s'il n'y avait aucun lien de cause à effet entre ce préjudice et le caractère dangereux des marchandises.

56. M. MALLINSON (Royaume-Uni) dit que sa délégation accepte l'objection et qu'elle est d'accord pour que la question soit renvoyée au Comité de rédaction.

57. M. SMART (Sierra Leone) dit qu'il appuie le premier amendement du Royaume-Uni mais qu'il tient à faire observer que le deuxième ne porte pas sur une simple question de rédaction et qu'il soulève une question de fond car il aurait pour effet de rendre le chargeur responsable pour des préjudices qui ne tiendraient pas directement au caractère dangereux des marchandises. Si, par exemple, comme suite à une faute d'un membre de l'équipage, un animal dangereux venait à s'échapper et causait des pertes et des dommages aux biens de tiers,

le chargeur serait responsable aux termes de cet amendement.

58. M. MARCIANOS (Grèce) appuie les trois amendements du Royaume-Uni. Toutefois, pour préciser l'intention contenue dans le second, il propose de remplacer les mots "qui survient" par les mots "qui est causé par le caractère dangereux des marchandises".

59. M. SMART (Sierra Leone) dit qu'il ne pourrait accepter la proposition de la Grèce que si l'on ajoutait le mot "directement" avant le mot "causé".

60. M. SANYAOLU (Nigéria) est d'accord avec le représentant de la Sierra Leone et estime que le deuxième amendement du Royaume-Uni étend la responsabilité du chargeur au-delà de ce qui est prévu à l'alinéa *a* du paragraphe 2 sous sa forme actuelle. A moins que l'on ne trouve un libellé plus approprié, sa délégation préférerait voir conserver le texte existant.

61. M. SEVON (Finlande) dit que sa délégation pourrait appuyer l'amendement à l'alinéa *a* du paragraphe 2 proposé par le Royaume-Uni à condition que son libellé soit remanié pour tenir compte de l'objection du représentant des Etats-Unis.

62. M. DOUAY (France) dit que sa délégation ne peut absolument pas accepter le premier amendement du Royaume-Uni au paragraphe 2. Supprimer le membre de phrase en question aboutirait à pénaliser presque automatiquement le chargeur, car il suffirait que celui-ci ait manqué à son obligation d'informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises pour que ce dernier puisse, sans autre forme de procès, débarquer, détruire ou rendre inoffensives les marchandises concernées. Or, on peut imaginer des cas où le chargeur, après avoir informé le transporteur lors d'une première expédition de marchandises dangereuses, omet de le faire pour les expéditions suivantes du même type de marchandises, en sachant que le transporteur en connaît déjà le caractère dangereux. Si l'amendement proposé était accepté, le transporteur pourrait fort bien, dans de tels cas, avoir recours aux mesures envisagées à l'alinéa *b* du paragraphe 2.

63. La délégation française n'a pas de position tranchée en ce qui concerne l'amendement du Royaume-Uni à l'alinéa *a* du paragraphe 2 qui porte essentiellement sur un point de rédaction; elle est prête à se rallier aussi bien à cet amendement qu'au texte initial.

64. Enfin, la France appuie le troisième amendement du Royaume-Uni, car le libellé actuel du paragraphe 3 est trop restrictif.

65. M. QUARTEY (Ghana), appuyant le premier amendement du Royaume-Uni, dit qu'il n'est pas d'accord avec le représentant de la France. Le libellé actuel de la deuxième phrase du paragraphe 2 pourrait permettre à un chargeur ayant omis de déclarer que les marchandises qu'il avait confiées au transporteur étaient dangereuses de se soustraire à sa responsabilité. La première phrase du paragraphe 2 impose au chargeur l'obligation absolue d'informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises. Même s'il ne connaissait pas ce caractère dangereux au moment où il les a remises et que les marchandises soient devenues dangereuses au cours du transport, c'est tout de même lui qui doit être responsable pour tous les préjudices qui peuvent en résulter.

66. M. SELVIG (Norvège) dit qu'en ce qui concerne les questions de fond soulevées dans les amendements du Royaume-Uni la délégation norvégienne préférerait s'en tenir au texte existant. Le principe énoncé dans le paragraphe 2 est que, même si le chargeur omet de fournir au transporteur les informations nécessaires, il ne sera cependant tenu pour responsable que si le transporteur n'avait pas connaissance du caractère dangereux des marchandises. Il doit donc y avoir un lien de causalité entre la non-communication de l'information et la responsabilité. La suppression proposée, cependant, aurait pour effet de laisser supposer que la responsabilité peut naître en l'absence d'un tel lien, bien que l'on puisse admettre que le problème soit résolu en partie par l'amendement du Royaume-Uni au paragraphe 3. La délégation norvégienne ne souhaite cependant pas que les mots "en sachant" qui avaient été soigneusement pesés soient remplacés par les mots "alors qu'elle savait effectivement".

67. Par ailleurs, la délégation norvégienne peut difficilement accepter le deuxième amendement à l'alinéa *a* du paragraphe 2, car, à la différence du texte actuel, ce libellé ne précise pas la cause du dommage.

68. M. Selvig reconnaît que certains des points soulevés dans les amendements du Royaume-Uni portent uniquement sur des questions rédactionnelles, mais il demande instamment à la Commission de prendre clairement position en faveur du texte de la CNUDCI en ce qui concerne les questions de fond.

69. Répondant à une question soulevée par M. KHOO (Singapour), M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) explique qu'il n'avait pas entendu proposer de modification particulière à l'amendement du Royaume-Uni à l'alinéa *a* du paragraphe 2, mais qu'il souhaitait simplement appeler l'attention sur le fait que cet amendement ne tenait pas compte du lien qui existe entre le préjudice et le caractère dangereux des marchandises. Il pense lui aussi qu'il serait nécessaire d'arriver à un accord sur les questions de fond qui se posent, sous réserve de toutes les modifications rédactionnelles qui pourraient être utiles.

70. M. MASSUD (Pakistan) est opposé aux premier et troisième amendements du Royaume-Uni; en introduisant l'idée de la connaissance du caractère dangereux des marchandises au moment de leur prise en charge, on rend la portée du paragraphe 3 plus étroite que celle du paragraphe 2, dont le champ d'application n'est limité par aucune considération de temps. Le paragraphe 2, à la différence du paragraphe 3, s'applique lorsque le transporteur a connaissance du caractère dangereux des marchandises au moment où le préjudice ou le dommage interviennent effectivement. Il serait inéquitable que le transporteur puisse tenir le chargeur pour absolument responsable, parce qu'il aurait eu connaissance du caractère dangereux des marchandises au moment où le préjudice ou le dommage s'est produit, et non pas au moment de la prise en charge.

71. L'amendement à l'alinéa *a* du paragraphe 2 est également inacceptable pour la délégation pakistanaise car il équivaudrait à étendre la durée de la responsabilité envisagée par la convention. A cet égard, M. Massud rappelle qu'un certain nombre de délégations sont favorables à une limitation de la durée de la responsabilité,

celle-ci à leur avis ne devant pas courir du moment de la prise en charge des marchandises jusqu'au moment de leur livraison, mais ne devant exister que pendant le trajet de port à port.

72. M. HANKE (République démocratique allemande) dit que, d'une manière générale, sa délégation appuie le texte actuel. Elle serait disposée toutefois à accepter l'amendement du Royaume-Uni à l'alinéa *a* du paragraphe 2, tel que modifié par les amendements des représentants de la Grèce et de la Sierra Leone.

73. M. KHOO (Singapour) dit qu'il pourrait appuyer l'amendement du Royaume-Uni à l'alinéa *a* du paragraphe 2, à condition que son libellé soit modifié pour tenir compte du lien de causalité existant entre le caractère dangereux des marchandises et le préjudice. Dans le cas contraire, il préférerait s'en tenir au texte actuel.

74. M. DONOVAN (Etats-Unis d'Amérique) fait remarquer que, à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du texte anglais, on trouve l'expression "*liable ... for all loss*", tandis que, partout ailleurs dans la convention, c'est l'expression "*liable for loss*" qui est employée. Peut-être pourrait-on demander au Comité de rédaction d'examiner s'il est possible de supprimer le mot "*all*" à l'alinéa *a* du paragraphe 2, afin d'aligner ce texte sur le reste de la Convention.

75. Le PRÉSIDENT dit que le Comité de rédaction sera prié d'étudier les questions rédactionnelles soulevées par les amendements du Royaume-Uni. En ce qui concerne les questions de fond, il note qu'il existe un consensus en faveur du maintien du texte actuel.

La séance est levée à 18 heures.

19e séance

Lundi 20 mars 1978, à 10 h 45.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.19

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF. 89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF. 89/C.1/L. 80, L.106, L.111, L.147, L.157, L.158, L.162, L.166) [*suite*]

Article 13 (suite)

Paragraphe 2

1. Le PRÉSIDENT invite le représentant de l'Autriche à présenter son amendement (A/CONF.89/C.1/L.157).

2. M. FUCHS (Autriche) explique que, si le chargeur n'informe le transporteur du caractère dangereux des marchandises à transporter qu'au moment où il les lui remet, comme le prévoit le projet de convention, il est alors beaucoup trop tard pour prendre les précautions nécessaires dans le port et sur le navire. C'est pourquoi, afin que le chargeur ait la responsabilité de faire connaître au transporteur le caractère dangereux des marchandises dès la conclusion du contrat de transport, la délégation autrichienne propose de supprimer au paragraphe 2 du projet de convention les mots "lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué", et d'adopter le libellé du paragraphe 2 qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.157.

3. M. PALLUA (Yougoslavie) est favorable à l'amendement de l'Autriche.

4. M. VOGEL (République démocratique allemande) pourrait accepter l'amendement de l'Autriche si l'alinéa *a* était rédigé comme suit : "*a*) Le chargeur est responsable envers le transporteur de tout préjudice résultant du caractère dangereux desdites marchandises, et".

5. M. GORBANOV (Bulgarie) appuie l'amendement de l'Autriche parce qu'il supprime la condition restrictive figurant dans le projet de convention.

6. M. SELVIG (Norvège) fait observer que le texte du projet de convention mentionne le transporteur et le transporteur substitué. L'idée est que les renseignements sur le caractère dangereux des marchandises doivent être donnés à la personne à qui le chargeur remet ces marchandises, car c'est elle qui en a besoin. Si le chargeur a donné les renseignements nécessaires à la personne à qui il remet les marchandises dangereuses, on considère qu'il s'est acquitté de son obligation. Sinon il lui faudrait informer et le transporteur substitué et le transporteur, ce qui dans la pratique pourrait être compliqué. Le principal, c'est que le transporteur substitué reçoive les renseignements nécessaires. Comme l'amendement de l'Autriche n'indique pas assez nettement que les renseignements doivent être donnés à la personne qui reçoit les marchandises dangereuses, la délégation norvégienne n'est pas en mesure de l'approuver.

7. M. BYERS (Australie) fait siennes les observations du représentant de la Norvège et déclare qu'il ne peut accepter l'amendement de l'Autriche.

8. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement de l'Autriche.

9. *Par 32 voix contre 4, avec 17 abstentions, l'amendement est rejeté.*

10. Le PRÉSIDENT invite le représentant du Brésil à présenter son amendement qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.166.

11. M. GUEIROS (Brésil) déclare que l'amendement de la délégation brésilienne procède du souci de prévoir expressément des sanctions pour l'inexécution par le chargeur de l'obligation d'apposer une marque ou une étiquette sur les marchandises dangereuses. Cette sanction est justifiée par l'importance que revêt, en tant que source d'information, la marque ou l'étiquette apposée sur les marchandises dangereuses.

12. M. KHOO (Singapour) appuie l'amendement présenté par la délégation brésilienne.

13. M. SELVIG (Norvège) dit que le point de vue de la délégation brésilienne se comprend mais soulève des difficultés, non tellement dans son principe que dans son application. En effet, si le texte proposé par le Brésil était adopté, le simple fait pour le chargeur de ne pas apposer une marque sur les marchandises dangereuses, même s'il a donné au transporteur tous les renseignements nécessaires, lui imposerait une responsabilité et conférerait au transporteur le droit de détruire les marchandises. Une telle sanction est trop sévère et les dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 3 de l'amendement du Brésil ne devraient être applicables que dans le cas où le chargeur a donné au transporteur des renseignements insuffisants.

14. En ce qui concerne le principe de la sanction pour défaut de marquage des marchandises dangereuses, M. Selvig fait observer que la législation de la plupart des pays prévoit des peines qui frappent les chargeurs négligents et qui n'ont pas à faire l'objet d'une uniformisation internationale. Celle-ci soulèverait des difficultés et il vaut mieux que ces peines soient adaptées au système pénal de chaque Etat. La délégation norvégienne ne peut donc appuyer l'amendement du Brésil.

15. M. BOOLELL (Maurice) considère que l'amendement du Brésil éclaircirait les obligations imposées au chargeur et les sanctions applicables à l'inexécution de ces obligations. C'est pourquoi il l'appuie.

16. M. POPOV (Bulgarie) approuve l'amendement du Brésil, mais avec une réserve, qui concerne l'alinéa *b*, et qu'il précisera lorsque sera examiné le paragraphe 4 de l'article 13 du projet de convention.

17. M. AMOROSO (Italie) dit qu'il a appuyé en principe la proposition du Brésil lorsqu'elle a été présentée oralement, mais qu'il éprouve maintenant des difficultés à accepter l'amendement dans son intégralité. Cet amendement va en effet augmenter les responsabilités du chargeur dans le cas où il a donné au transporteur les renseignements nécessaires mais a omis d'apposer une marque sur les marchandises dangereuses. Tout le problème vient de ce qu'aucune sanction n'était prévue au sujet des dispositions du paragraphe 1 de l'article 13. C'est pourquoi on peut se demander s'il y a lieu de conserver ce paragraphe 1. Il serait possible de le supprimer car, même amputé du paragraphe 1, l'article 13 reste bien conçu. Par ailleurs, il existe dans les législations nationales et dans d'autres conventions des règles relatives à l'apposition des marques.

18. Le PRÉSIDENT fait observer que le représentant de l'Italie fait une proposition orale; il se demande si elle est acceptable.

19. M. RAMÍREZ HIDALGO (Equateur) appuie l'amendement du Brésil parce qu'il éclaire l'article 13, ce qui est dans l'intérêt à la fois du chargeur et du transporteur.

20. M. MONTGOMERY (Canada) considère que certaines marchandises dangereuses qui sont expédiées en vrac ne se prêtent pas au marquage. L'important est que le chargeur informe comme il convient le transporteur du caractère dangereux des marchandises expédiées. C'est en cas d'absence de renseignements que les sanctions prévues devraient s'appliquer. Aussi la délégation canadienne formule-t-elle des réserves sur l'amendement du Brésil.

21. M. REISHOFER (Autriche) fait observer que, dans le document A/CONF.89/7, l'Autriche, comme vient de le faire le représentant de l'Italie, avait proposé de supprimer le paragraphe 1 de l'article 13. La délégation autrichienne appuie donc la proposition de l'Italie. Mais si l'on ne veut pas supprimer le paragraphe 1, alors la délégation autrichienne appuiera l'amendement du Brésil.

22. Le PRÉSIDENT rappelle qu'au début de la Conférence il a été décidé que toutes les propositions faites précédemment par les gouvernements devaient être présentées de nouveau à la Conférence.

23. M. PTAK (Pologne) estime que l'amendement du Brésil est utile en ce qu'il précise les responsabilités du chargeur et du transporteur. Apposer une marque ou une étiquette sur les marchandises dangereuses est une opération tout à fait nécessaire pour prévenir les accidents non seulement lors du transport, mais encore après le déchargement. C'est pourquoi la délégation polonaise estime qu'il convient de conserver le paragraphe 1 de l'article 13 tel qu'il est dans le projet de convention et d'adopter dans son intégralité l'amendement du Brésil.

24. M. CASTRO (Mexique) appuie l'amendement brésilien.

25. M. MUCHUI (Kenya) dit que l'amendement brésilien soulève certaines difficultés, car le texte actuel de l'article 13 prévoit déjà que le chargeur doit indiquer sur les marchandises dangereuses qu'elles sont dangereuses, en informer le transporteur et, si besoin est, préciser les précautions à prendre. Or, il semblerait injuste qu'après avoir informé le transporteur de la nature des marchandises et des dispositions à prendre le chargeur coure le risque de voir les marchandises débarquées, détruites ou rendues inoffensives, pour la seule raison qu'elles ne portent ni marque, ni étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses. Quant à la suggestion de la délégation italienne, la délégation kényenne ne saurait l'accepter non plus, car même si l'amendement brésilien va trop loin, il importe de conserver le paragraphe 1.

26. M. BYERS (Australie) ne peut se rallier à l'amendement brésilien, car d'après son interprétation du texte actuel du paragraphe 1, le chargeur est tenu d'apposer d'une manière appropriée sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses, tandis que le paragraphe 2 renforce cette obligation en étant plus explicite et en prévoyant des sanctions. C'est la première phrase du nouveau paragraphe 3 proposé par la délégation brésilienne qui soulève des problèmes, car cette disposition permettrait à un transporteur dûment informé de la

nature dangereuse des marchandises et des précautions à prendre de détruire les marchandises uniquement parce que le chargeur ne les aurait pas étiquetées par inadvertance ou parce qu'il aurait été dans l'impossibilité de le faire. Une telle conséquence paraît excessive, et c'est pourquoi la délégation australienne se prononce pour le maintien du texte actuel.

27. M. NOVOA IGUZQUÍZAR (Cuba) souscrit à l'amendement brésilien, car aussi sévères que soient les règlements applicables dans les ports, il ne suffit pas d'informer le transporteur de la nature dangereuse de telles ou telles marchandises; le chargeur devrait être tenu d'apposer sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses, pour appeler l'attention des manutentionnaires et éviter une catastrophe.

28. M. NDAWULA (Ouganda) partage le point de vue exprimé par les délégations kényenne et australienne qui sont opposées à l'amendement brésilien. Il serait en effet curieux d'imposer des sanctions à un chargeur qui aurait informé le transporteur de la nature des marchandises et des précautions à prendre. Qui plus est, le texte actuel de l'article 13 prévoit déjà des sanctions suffisantes au cas où le chargeur manquerait à son obligation.

29. M. WUREH (Libéria) appuie l'amendement brésilien dans l'idée qu'il faut informer toutes les personnes intéressées du caractère dangereux des marchandises de telle sorte qu'il soit apporté un soin particulier et adéquat aux marchandises dangereuses pour éviter qu'elles ne causent des dommages non seulement aux autres marchandises qui peuvent être transportées sur le même navire, mais également à l'équipage ainsi qu'au navire lui-même.

30. M. DE FRANCHIS (Observateur de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime) appelle l'attention des participants sur la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer à laquelle 97 Etats sont parties. En effet, le chapitre 7 de cet instrument qui prévoit les modalités du transport des marchandises dangereuses contient des règles régissant le chargement, le marquage et l'étiquetage, la documentation à fournir et les conditions d'arrimage des marchandises dangereuses, qui font maintenant partie du droit interne des Etats parties à cette convention.

31. M. GONDRA (Espagne) pense que, s'il convient de sanctionner les manquements aux obligations prévues aux paragraphes 1 et 2 de l'article 13, il n'en faut pas moins tenir compte des conséquences graves qu'une disposition trop stricte pourrait avoir pour le chargeur. L'essentiel est d'informer convenablement le transporteur de la nature dangereuse des marchandises, le marquage des marchandises n'étant, de l'avis de la délégation espagnole, qu'un moyen parmi d'autres de remplir cette obligation, puisque dans le cas des marchandises en vrac, par exemple, le chargeur ne peut recourir à ce procédé. Mais peut-être l'amendement brésilien serait-il acceptable si l'on fondait les paragraphes 1 et 2 en un seul, aux termes duquel :

"Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer, selon le cas, le transporteur ou le transporteur substitué d'une manière appropriée du caractère dangereux des marchandises, en y apposant une marque ou par tout autre moyen adéquat et, si besoin est, lui indiquera les précautions à prendre."

32. M. AL-ALAWI (Oman) dit que l'amendement brésilien pose des problèmes à sa délégation; en effet, pourrait-on permettre au transporteur de débarquer, détruire ou rendre inoffensives des marchandises en vrac, sous prétexte qu'elles ne portent aucune marque ou étiquette indiquant qu'elles sont dangereuses ? Le chargeur ne doit encourir de sanctions que s'il a manqué totalement à son devoir d'information.

33. M. AITAR (Iraq) appuie l'amendement brésilien car il convient de renforcer l'obligation imposée au chargeur au paragraphe 1, faute de quoi elle resterait lettre morte. Les sanctions qui pourraient être prévues à l'article 13 ne serviraient pas seulement les intérêts du chargeur, mais aussi de toutes les autres parties intéressées au transport des marchandises en cause. Ainsi, il serait grave que les personnes chargées de l'entreposage des marchandises ne soient pas mises au courant de leur nature dangereuse ou que l'équipage ne prenne pas les précautions nécessaires, faute de renseignements.

34. M. PALMER (Royaume-Uni) pense que, dans l'ensemble, le texte initial est satisfaisant; il se demande par ailleurs si l'amendement brésilien aurait en fait l'effet désiré, puisque le chargeur ne ferait l'objet de sanctions que "si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas autrement connaissance du caractère dangereux des marchandises". Le représentant du Royaume-Uni n'est donc pas convaincu que l'amendement brésilien aille plus loin que le libellé actuel des paragraphes 1 et 2 de l'article 13.

35. M. GUEIROS (Brésil) fait observer que l'on vit actuellement dans un monde dangereux et qu'il faut par conséquent imposer aux personnes responsables de marchandises dangereuses, en l'occurence au chargeur, l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter des catastrophes. Il est absolument indispensable que les personnes, manutentionnaires et autres, appelées à entrer en contact avec des explosifs par exemple, sachent qu'elles ont affaire à des marchandises dangereuses, et il ne suffit pas d'en informer, par téléphone par exemple, le transporteur qui peut négliger d'en aviser les autres intéressés. L'amendement brésilien vise essentiellement à faire de la disposition au paragraphe 1 du texte actuel une véritable obligation dont la violation entraînerait des sanctions.

36. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à voter sur l'amendement brésilien A/CONF. 89/C.1/L.166.

37. *Par 35 voix contre 24, avec 7 abstentions, l'amendement brésilien est rejeté.*

38. Le PRÉSIDENT déclare que, s'il n'y a pas d'objections, il considérera que la Commission approuve les paragraphes 1 et 2 de l'article 13 et les renvoie au Comité de rédaction.

39. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphe 3

40. M. FILIPOVIĆ (Yougoslavie) dit que sa délégation retire son amendement au paragraphe 3 (A/CONF. 89/C.1/L.111) parce qu'il est lié à l'amendement qu'elle

avait proposé au paragraphe 2, et que cet amendement n'a pas été retenu.

41. M. MALLINSON (Royaume-Uni) rappelle que l'amendement britannique (A/CONF.89/C.1/L.147) a déjà fait l'objet d'un long débat à la séance précédente à l'occasion de l'examen de l'amendement britannique à l'alinéa *a* du paragraphe 2, dans le même document. Pour l'essentiel, il s'agit d'ajouter la notion de connaissance "effective" au paragraphe 3.

42. M. MONTGOMERY (Canada) fait plusieurs observations concernant la rédaction du paragraphe 3 de l'article 13 dans le projet de convention et dans l'amendement britannique. Il demande premièrement s'il ne faudrait pas préciser qui est la "personne" évoquée au paragraphe 3 en indiquant s'il s'agit du transporteur, ou du transporteur substitué, de ses préposés ou mandataires.

43. Ensuite, le représentant du Canada relève que l'amendement britannique ne reprend pas les mots "pendant le transport" qui figurent dans le projet de convention et qui, à son sens, limitent la portée du paragraphe 3. En effet, il a été décidé à l'article 4 que "la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement". Or il ne semble pas que l'intention de l'article 13 soit de limiter la responsabilité du transporteur pendant le transport seulement.

44. Troisièmement, le représentant du Canada fait observer que le paragraphe 3, dans les deux textes à l'étude, ne prévoit pas les situations où un transporteur substitué prend en charge les marchandises sans savoir effectivement qu'elles sont dangereuses. Le transporteur, pour sa part, peut invoquer la clause du paragraphe 2; mais on peut se demander ce qui arrivera si le transporteur substitué n'a pas été prévenu par le transporteur du caractère dangereux des marchandises. Il faudrait aussi prévoir les cas où il y a transbordement et où plusieurs transporteurs se succèdent. Il y a donc, dans la rédaction du paragraphe 3, une lacune que le Comité de rédaction devrait essayer de combler.

45. M. Montgomery précise que ces remarques sont destinées au Comité de rédaction, et il demande que toute décision à leur sujet soit différée en attendant que les autres délégations aient eu le temps d'y réfléchir et de donner leur avis.

46. M. SELVIG (Norvège) ne voit pas la nécessité d'ajouter le mot "effectivement" au paragraphe 3 de l'article 13 et préfère le texte actuel.

47. Le PRÉSIDENT, notant que l'amendement britannique au paragraphe 3 de l'article 13 (A/CONF.89/C.1/L.147) n'a pas reçu d'appui, considère que la Commission l'a rejeté.

48. *Il en est ainsi décidé.*

49. Le PRÉSIDENT note également que la délégation canadienne a demandé que la Commission remette à plus tard sa décision sur le paragraphe 3.

50. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphe 4

51. M. POPOV (Bulgarie) présente l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.106) qui consiste à supprimer les mots "selon ce qu'exigent les circonstances" au paragraphe 4 de l'article 13. Le paragraphe 2 donne au transporteur ou au transporteur substitué le droit de débarquer les marchandises, de les détruire ou de les rendre inoffensives s'il découvre qu'elles sont dangereuses alors qu'il n'en avait pas été informé. Mais les circonstances qui amènent un transporteur à se décharger ainsi des marchandises dangereuses varient et il n'y a pas de critère bien arrêté à ce sujet. Or on veut exiger du transporteur qu'il prouve que les circonstances ont rendu nécessaires les mesures qu'il a prises, faute de quoi sa responsabilité sera engagée en ce qui concerne les conséquences fâcheuses que son acte pourrait avoir et le chargeur pourra le poursuivre. La délégation bulgare pense que cette exigence est trop sévère et que les conséquences de la clause énoncée au paragraphe 4 sont trop lourdes pour le transporteur sur le plan juridique, d'autant plus que ce dernier doit souvent prendre une décision très rapide sous la pression des événements. En fait, le transporteur n'a pas vraiment la possibilité de prendre la bonne décision et c'est pour tenir compte de cette situation que la délégation bulgare propose de supprimer les mots "selon ce qu'exigent les circonstances".

52. M. SMART (Sierra Leone), appuyé par M. NDAWULA (Ouganda), se prononce pour le texte du paragraphe 4 tel qu'il est actuellement parce que le transporteur, découvrant que des marchandises sont dangereuses, a différentes possibilités d'action qui sont prévues au paragraphe 2, et que les mots "selon ce qu'exigent les circonstances" offrent une protection contre toute décision arbitraire de la part du transporteur. Il faut donc les maintenir.

53. M. DOUAY (France) est lui aussi pour le maintien de la formule en discussion qui rend le texte plus souple et plus nuancé.

54. M. MONTGOMERY (Canada) se prononce pour le texte actuel, qui garantit que le transporteur prendra une décision raisonnable.

55. M. SEVON (Finlande) est aussi pour le texte initial, qui oblige le transporteur à prendre en considération les intérêts du chargeur lorsqu'il prend sa décision.

56. M. PTAK (Pologne) appuie quant à lui l'amendement bulgare, qui laisse une plus grande liberté au transporteur ou au capitaine du navire, obligés de faire face à des situations d'urgence. Si le chargeur n'a pas marqué les marchandises ni informé le transporteur de leur caractère dangereux, il doit supporter les conséquences de sa négligence ou de son oubli.

57. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) estime que le texte initial du paragraphe 4 fait peser une trop lourde responsabilité sur le transporteur, alors que celui-ci doit souvent prendre une décision dans des circonstances difficiles, sans pouvoir recourir à l'avis d'un expert.

58. M. M'BAH (République-Unie du Cameroun) estime que le membre de phrase "selon ce qu'exigent les circonstances" introduit dans le paragraphe 4 un équilibre nécessaire, dans la mesure où il laisse au transporteur la responsabilité de la décision à prendre tout en l'obligeant à justifier cette décision. Il est donc opposé à la suppression de ce membre de phrase.

59. M. NSAPOU (Zaïre) est également opposé à l'amendement de la Bulgarie pour les raisons indiquées par la Sierra Leone, l'Ouganda et la France.

60. M. MUCHUI (Kenya) pense, pour sa part, que ce n'est pas trop imposer au transporteur que de lui demander de prendre une décision raisonnable. Or, le membre de phrase "selon ce qu'exigent les circonstances" n'impose rien d'autre au transporteur. D'autre part, ce membre de phrase figure déjà à l'alinéa *b* du paragraphe 2. Le représentant du Kenya est donc favorable à son maintien.

61. M. HACHANA (Tunisie) est également contre la suppression du membre de phrase "selon ce qu'exigent les circonstances".

62. M. SANYAOLU (Nigéria) est favorable au maintien des mots "selon ce qu'exigent les circonstances", car ces mots permettent de juger de la décision du transporteur selon un critère objectif.

63. Le PRÉSIDENT dit que, s'il n'y a pas d'objections, il considérera que l'amendement de la Bulgarie au paragraphe 4 de l'article 13 (A/CONF.89/C.1/L.106) est rejeté.

64. *Il en est ainsi décidé.*

65. M. DOUAY (France) dit que l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.80) vise uniquement à clarifier le texte du paragraphe 4 en remplaçant les mots "Dans les cas où les dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent être appliquées" par les mots "Dans les cas où ces marchandises ont été embarquées en connaissance de cause et avec le consentement du transporteur". Il propose d'ajouter après le mot "transporteur" les mots "et du transporteur substitué". Si les membres de la Commission sont d'accord pour admettre qu'il s'agit là d'une proposition d'ordre purement rédactionnel, cet amendement pourrait être immédiatement renvoyé au Comité de rédaction. Dans le cas contraire, la délégation française le retirera.

66. Mme BRUZELIUS (Norvège) estime que l'amendement de la France restreint la portée du paragraphe 4, car les mots "dans les cas où ces marchandises ont été embarquées en connaissance de cause et avec le consentement du transporteur et du transporteur substitué" ne correspondent pas exactement à la disposition de l'alinéa *b* du paragraphe 2.

67. M. GORBANOV (Bulgarie) pense, comme la représentante de la Norvège, que l'amendement de la France est un amendement de fond, qui limiterait l'application du paragraphe 4.

68. M. DOUAY (France) retire son amendement.

69. *Le paragraphe 4 de l'article 13 est renvoyé au Comité de rédaction.*

Article 14

Paragraphe 1

70. M. MALLINSON (Royaume-Uni) retire son amendement (A/CONF.89/C.1/L.162) en faveur de celui du Canada (A/CONF.89/C.1/L.158), qui est identique.

71. M. MONTGOMERY (Canada) dit que son amendement au paragraphe 1 de l'article 14 tend à préciser que le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement signé.

72. M. SMART (Sierra Leone) appuie l'amendement du Canada.

73. M. AMOROSO (Italie) se demande si cet amendement est vraiment nécessaire, dans la mesure où il est dit, à l'alinéa *j* du paragraphe 1 de l'article 15, que le connaissement doit contenir, entre autres choses, "la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom".

74. M. DOUAY (France) fait observer qu'un connaissement sans signature ne serait pas un contrat de transport, car un contrat n'est valable que s'il est signé. L'amendement du Canada lui paraît d'autant plus inutile que, comme l'a dit le représentant de l'Italie, l'alinéa *j* du paragraphe 1 de l'article 15 précise que le connaissement doit contenir la signature du transporteur. M. Douay est donc favorable au maintien du texte actuel.

75. M. COVA ARRIA (Venezuela) est favorable, quant à lui, à l'amendement du Canada.

76. M. CASTRO (Mexique) pense, comme le représentant de la France, qu'il faut maintenir le texte actuel.

77. M. SANYAOLU (Nigéria) appuie l'amendement du Canada, car, dans la pratique, des connaissements non signés peuvent être délivrés.

78. M. PTAK (Pologne) fait observer que, si l'on retenait l'amendement du Canada, il faudrait le compléter en indiquant par qui le connaissement doit être signé, car le mot "signé" ne signifie rien à lui tout seul. Il faudrait donc préciser que le connaissement doit être "signé par le transporteur ou par une personne agissant en son nom", conformément à l'alinéa *j* du paragraphe 1 de l'article 15. Mais puisqu'il est déjà stipulé, dans cet alinéa, que le connaissement doit contenir la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom, il est inutile de le répéter au paragraphe 1 de l'article 14. L'amendement du Canada ne se justifie donc pas.

La séance est levée à 13 h 30.

20e séance

Lundi 20 mars 1978, à 15 h 5.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.20

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.10, L.24, L.42, L.66, L.100, L.139, L.158, L.162, L.163) [*suite*]

Article 14 (fin)

Paragraphe 1 (fin)

1. M. TANIKAWA (Japon) dit que sa délégation n'est pas opposée aux amendements du Canada (A/CONF.89/C.1/L.158) et du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.162) mais qu'il ne lui semble pas vraiment utile de mentionner au paragraphe 1 de l'article 14 que le connaissement doit être signé étant donné que ce point est déjà réglé par l'alinéa *j* du paragraphe 1 de l'article 15.

2. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que sa délégation considère elle aussi qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter le mot "signé" au paragraphe 1 de l'article 14. Cependant, les amendements proposés ont aussi une incidence sur le paragraphe 2 de l'article 14, dont on pourrait modifier légèrement la première phrase, en remplaçant les mots "ayant reçu pouvoir du" par les mots "pour le compte du".

3. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que sa délégation appuie les amendements du Canada et du Royaume-Uni au paragraphe 1 de l'article 14. Certes, le paragraphe 1 de l'article 15 énumère toute une série d'indications à faire figurer dans le connaissement, mais il n'est dit nulle part qu'en l'absence d'une quelconque de ces indications la validité juridique dudit connaissement sera affectée; il est donc sous-entendu qu'un connaissement non signé pourra être valable — risque que l'amendement proposé au paragraphe 1 de l'article 14 permettrait d'éliminer.

4. Il conviendrait conjointement de supprimer l'alinéa *j* du paragraphe 1 de l'article 15 pour que les textes des articles 14 et 15 soient cohérents.

5. M. GORBANOV (Bulgarie) dit que sa délégation ne voit pas la nécessité d'ajouter le mot "signé" au paragraphe 1 de l'article 14, dans la mesure où il ressort clairement des paragraphes 2 et 3 de ce même article que la signature est une des conditions premières de la validité du connaissement. Le fait qu'un contrat non signé ne serait pas valable ne constitue pas en soi une raison suffisante pour modifier les dispositions relatives aux modalités de délivrance d'un document qui prouve le contrat de transport en précisant que ce document devra être signé: la question de la validité des documents contractuels devant être tranchée dans chaque espèce par les tribunaux.

6. En ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 14, la délégation bulgare pense qu'un connaissement, même non signé, peut être valable s'il n'est pas contesté par le transporteur; de toute manière, rien n'empêche qu'un tel connaissement soit utilisé comme instrument valable dans les relations contractuelles avec le chargeur ou avec des tiers.

7. La délégation bulgare préfère conserver le texte du paragraphe 1 de l'article 14 tel qu'il se présente actuellement.

8. M. MEGHJI (République-Unie de Tanzanie) dit que sa délégation estime, comme le représentant de la France et d'autres orateurs, que la question de la signature du connaissement est parfaitement réglée par l'alinéa *j* du paragraphe 1 de l'article 15. Aussi, sans avoir aucune prévention contre les amendements proposés par le Canada et le Royaume-Uni, elle ne voit pas l'utilité de les appuyer.

9. M. SUMULONG (Philippines) dit que, si l'on lit le texte actuel du paragraphe 1 de l'article 14 conjointement avec les paragraphes 2 et 3 de cet article et avec l'article 15, il apparaît clairement que le paragraphe 1 de l'article 14 prévoit simplement que le transporteur doit délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissement, et qu'il est superflu d'ajouter le mot "signé" dans ce paragraphe. La question de la signature est couverte de manière adéquate par le paragraphe 3 de l'article 14 et l'alinéa *j* du paragraphe 1 de l'article 15, ainsi que par la définition donnée au paragraphe 6 de l'article premier. C'est pourquoi la délégation des Philippines préfère conserver le paragraphe 1 de l'article 14 sous sa forme actuelle.

10. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur les amendements au paragraphe 1 de l'article 14 proposés par le Canada et le Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.158 et L.162).

11. *Par 21 voix contre 10, avec 20 abstentions, les amendements sont rejetés.*

12. Le PRÉSIDENT note qu'à la suite du vote qui vient d'avoir lieu l'amendement du Canada au paragraphe 2 de l'article 14, figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.158, est retiré.

Paragraphe 2

13. M. DONOVAN (Etats-Unis d'Amérique) présentant l'amendement de sa délégation au paragraphe 2 de l'article 14 (A/CONF.89/C.1/L.66) dit que le but de ce

paragraphe est de permettre la signature du connaissement par une personne autre que le transporteur lui-même. Toutefois, la deuxième phrase du paragraphe, sous sa forme actuelle, risque de donner lieu à des difficultés, dans la mesure où le capitaine délègue souvent ses pouvoirs pour la signature des documents de bord.

14. La délégation des Etats-Unis estime, après mûre réflexion, que les mots "en tant que transporteur substitué" dans sa proposition d'amendement ne sont pas nécessaires, et qu'il conviendrait donc de les supprimer à la fin du texte du document A/CONF.89/C.1/L.66.

15. M. HACHANA (Tunisie) dit que l'amendement de la Tunisie au paragraphe 2 de l'article 14 (A/CONF.89/C.1/L.42) ressemble beaucoup, dans sa rédaction, à celui des Etats-Unis, mais que les deux propositions visent en fait des problèmes différents. En vertu de la deuxième phrase du paragraphe 2, un connaissement signé par le capitaine du navire transportant des marchandises sera réputé avoir été signé pour le compte du transporteur. Quand un propriétaire de navire transporte des marchandises pour le compte d'un tiers, c'est normalement lui qui est effectivement partie au contrat conclu avec le chargeur. Si, toutefois, c'est le capitaine ou une autre personne autorisée par lui qui signe le connaissement, il importe que le propriétaire du navire continue d'être responsable, en tant que transporteur substitué, pour toutes les pertes ou dommages – point que la proposition tunisienne d'amendement au paragraphe 2 permettrait de régler.

16. La délégation des Etats-Unis vient d'indiquer oralement qu'elle supprime les mots "en tant que transporteur substitué" dans son amendement; la délégation tunisienne souhaite pour sa part maintenir ces mots dans le texte de sa propre proposition qu'elle demande à la Commission d'examiner en premier pour cette raison.

17. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) dit que le problème sur lequel portent les amendements de la Tunisie et des Etats-Unis est aussi celui qui est visé dans la proposition de sa propre délégation (A/CONF.89/C.1/L.92) concernant l'alinéa *c* du paragraphe 1 de l'article 15. Le connaissement est généralement signé par le mandataire du transporteur ou par le capitaine et, si en pareil cas le nom est erroné ou incorrect ou s'il fait défaut, il peut y avoir des doutes sur la personne à poursuivre en dommages et intérêts en cas de perte ou dommages aux marchandises puisque, en vertu de l'article 10, c'est le transporteur contractuel qui doit être poursuivi. La proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.92 est fondée sur une disposition du droit maritime de la République démocratique allemande, à laquelle on s'est souvent référé dans des différends internationaux, quand des difficultés se présentaient pour déterminer la personnalité du transporteur. Etant donné qu'il est apparu clairement, au cours des débats, que la Commission souhaitait éviter d'introduire des problèmes juridiques de représentation ("Agency law problems") dans la nouvelle convention, il serait indiqué qu'elle étudie en priorité la proposition de sa délégation. La notion de signataire autorisé du connaissement qui figure dans les amendements de la Tunisie et des Etats-Unis devrait être supprimée.

18. M. SMART (Sierra Leone) dit que le paragraphe 2 de l'article 14 n'est censé régler que la question de la délivrance des connaissements, et non pas celle de leur signature. A cet égard, la délégation de la Sierra Leone, qui se proposait de présenter des arguments en faveur de l'amendement du Canada contenu dans le document A/CONF.89/C.1/L.158 et avait de ce fait renoncé à présenter son propre projet, regrette que la proposition canadienne ait été retirée.

19. M. MASSUD (Pakistan) dit que les propositions de la Tunisie et des Etats-Unis remplissent deux objectifs importants. Tout d'abord, elles visent à préciser le texte du paragraphe 2 de l'article 14, en mentionnant explicitement la notion d'autorisation contenue implicitement dans celui-ci. Deuxièmement, elles prévoient que le connaissement signé par le capitaine du navire ou avec son autorisation sera réputé avoir été signé non seulement pour le compte du transporteur, mais aussi pour le compte du propriétaire du navire en tant que transporteur substitué.

20. La délégation pakistanaise est donc disposée à appuyer les amendements faisant l'objet des documents A/CONF.89/C.1/L.42 et L.66.

21. M. MARCIANOS (Grèce) fait remarquer que le projet de Convention ne traitait jusqu'ici que des relations entre le chargeur et le transporteur, alors que les amendements de la Tunisie et des Etats-Unis font intervenir une tierce partie, le propriétaire du navire – qui serait responsable même s'il n'était ni transporteur ni transporteur substitué, par exemple, dans le cas d'un affrètement coque nue dans lequel capitaine et équipage sont les préposés de l'affréteur du navire. Une telle situation n'entre pas dans le cadre de la présente Convention. Par ailleurs, dans les cas où le propriétaire du navire est transporteur ou transporteur substitué, sa responsabilité est prévue dans d'autres articles de la Convention. Les amendements de la Tunisie et des Etats-Unis apparaissent donc superflus, et la délégation grecque ne peut les appuyer ni l'un ni l'autre.

22. M. SELVIG (Norvège) dit qu'il souscrit à l'analyse du représentant du Pakistan concernant les amendements de la Tunisie et des Etats-Unis. Si la première partie de ces amendements met en jeu une question rédactionnelle, la deuxième partie porte incontestablement sur un point de fond, puisqu'elle aurait pour effet d'autoriser le capitaine à signer le connaissement pour le compte du propriétaire du navire en tant que transporteur substitué, aussi bien que pour le compte du transporteur lui-même. Cette situation créerait des difficultés dans le cas d'un transport direct mettant en jeu plusieurs transporteurs successifs car il pourrait arriver qu'un petit transporteur local doive délivrer un connaissement direct pour le compte d'un transporteur océanique qui prendrait les marchandises en charge ultérieurement. Si l'on adoptait les amendements de la Tunisie et des Etats-Unis, cela équivaudrait à rendre le transporteur local responsable également pour le transport océanique, alors que telle n'est probablement pas l'intention des auteurs. M. Selvig suppose que ces amendements visent en fait un transport exécuté par un seul navire affrété dont le propriétaire serait en ce cas transporteur substitué et supporterait la responsabilité en vertu du connaissement : or, le texte de ces propositions

va beaucoup plus loin qu'il n'est nécessaire pour couvrir ce cas particulier et pourrait donner lieu à des difficultés particulières dans le cas d'un transport direct. Ce point est spécialement important eu égard au paragraphe 2 de l'article 10, puisque, en vertu de ce paragraphe, le transporteur local ne serait responsable que pour le transport qu'il exécute lui-même. Les deux amendements sont donc l'un et l'autre tout à fait inacceptables.

23. Quant à l'amendement à l'alinéa *c* du paragraphe 1 de l'article 15 proposé par la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.92), il est contraire à l'esprit du paragraphe 2 de l'article 14, qui vise à rendre le transporteur et non pas le propriétaire du navire responsable en vertu du connaissement. La proposition de la République démocratique allemande permettrait d'autre part de dégager la responsabilité du transporteur dans le cas d'une erreur dans le connaissement. Cette disposition serait en contradiction avec les définitions du transporteur et du transporteur substitué données dans le projet de convention, ainsi qu'avec les dispositions de l'article 10 concernant la responsabilité du transporteur et du transporteur substitué. De l'avis de M. Selvig, les amendements de la Tunisie et des Etats-Unis sont très différents de celui de la République démocratique allemande.

24. M. SANYAOLU (Nigéria) dit que les amendements de la Tunisie et des Etats-Unis sont à mettre sur le même plan dans la mesure où ils visent l'un et l'autre à introduire les mots "avec son autorisation". A cet égard, M. Sanyaolu voudrait rappeler à la Commission les arguments qui avaient été avancés lors de l'examen de la définition du mot "transporteur" à l'article premier du projet de convention. Il avait alors été décidé que l'on éviterait de faire apparaître la notion de représentation, qui varie d'un système juridique à l'autre. M. Sanyaolu serait prêt cependant à accepter la proposition plus simple selon laquelle, en l'absence de preuve contraire, quiconque aurait signé le connaissement pour le compte d'une autre personne serait réputé l'avoir signé avec l'autorisation de cette personne. En mentionnant le propriétaire du navire on ne ferait qu'introduire un élément de confusion inutile puisque le paragraphe 2 ne devrait porter que sur la signature du connaissement par le transporteur ou par une personne autorisée à le signer au nom de ce dernier. La délégation nigériane ne peut donc appuyer ni l'amendement des Etats-Unis ni celui de la Tunisie.

25. M. MÜLLER (Suisse) dit qu'après avoir entendu les représentants de la Grèce et de la Norvège il a le sentiment que les amendements des Etats-Unis et de la Tunisie dépassent le cadre de la Convention, qui porte exclusivement sur des relations contractuelles entre transporteur et chargeur ou entre transporteur et destinataire. Le paragraphe 2 doit traiter de la question du transporteur substitué et non de la question de savoir si un connaissement signé par le capitaine ou par une personne agissant en son nom lie le propriétaire du navire. La délégation des Etats-Unis est peut-être préoccupée par l'éventualité d'une action *in rem*, mais c'est là une question qui relève des Conventions internationales pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes ou même du droit interne, mais pas de la présente Convention. La délégation suisse est donc favorable au maintien du libellé actuel.

26. M. DOUAY (France) dit que les deux amendements en discussion portent en fait sur les deux mêmes points de fond et qu'il commentera donc simultanément la portée de ces amendements se rapportant à chacun de ces points. Tout d'abord, le fait que le connaissement pourrait être signé par le capitaine du navire ou pour le compte de celui-ci avec son autorisation dans l'amendement des Etats-Unis et par le capitaine du navire ou avec son autorisation dans l'amendement de la Tunisie signifie que le capitaine a le droit de donner sa signature, ce qui veut dire — dans la mesure où le capitaine représente le transporteur — qu'une personne signant en son nom le ferait en réalité pour le compte du transporteur. Or, ces dispositions sont inutiles puisque dans la première phrase du paragraphe 2 il est précisé que le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur, et que la deuxième phrase ne fait qu'illustrer le principe en citant l'exemple du capitaine. La personne qui signe pour le compte du capitaine est normalement son mandataire, mais comme le mandataire est généralement choisi par le transporteur lui-même, il n'est pas nécessaire que le capitaine désigne quelqu'un. Si un capitaine devait autoriser un mandataire à signer en son nom sans instructions écrites du transporteur, ce mandataire n'en continuerait pas moins d'agir pour le compte du transporteur.

27. En ce qui concerne la proposition de mentionner dans le texte le propriétaire du navire, M. Douay voudrait dire simplement, compte tenu de toutes les observations pertinentes qui ont été faites, qu'il ne faut jamais confondre la relation existant entre le propriétaire du navire et le chargeur et celle existant entre le propriétaire du navire et le transporteur. Il est difficilement admissible que, dans un contrat de transport conclu avec un transporteur, le propriétaire du navire puisse être réputé n'avoir aucun rôle à jouer dans l'utilisation de son bateau. Le fait de mentionner le propriétaire du navire présente un risque en ce qui concerne l'établissement des relations contractuelles claires, et la délégation française est donc fortement encline à conserver le texte actuel.

28. M. CLETON (Pays-Bas) souligne qu'en ce qui concerne les propositions d'amendements des Etats-Unis et de la Tunisie tendant à mentionner la personne du propriétaire du navire comme transporteur substitué les termes de "transporteur substitué" ont déjà été définis à l'article premier; il n'est pas nécessaire d'ajouter cette précision puisque dans certains cas ce n'est pas le propriétaire du navire qui exécutera le transport. Selon l'interprétation de M. Cleton aux termes de ces amendements, le propriétaire du navire serait considéré comme un nouveau transporteur contractuel. Une telle disposition serait en contradiction avec le système prévu dans le projet de convention, car il y aurait alors deux transporteurs contractuels – d'une part la personne ayant effectivement conclu le contrat de transport avec le chargeur et, d'autre part, le propriétaire du navire qui serait aussi un transporteur contractuel car le capitaine aurait signé le connaissement pour son compte. Les deux amendements lui paraissent donc tout à fait inacceptables.

29. M. AMOROSO (Italie) dit que, pour les raisons déjà invoquées par les délégations de la Grèce, de la

Norvège et des Pays-Bas, il est opposé aux deux amendements. De l'avis de sa délégation, il serait dangereux de mentionner nommément le propriétaire du navire, dans la mesure où la Convention ne traite que des liens entre le chargeur et le transporteur.

30. M. MASSUD (Pakistan) dit que l'on pourrait peut-être répondre aux préoccupations de la Tunisie et des Etats-Unis en introduisant dans le texte l'expression "transporteur substitué", toute allusion au propriétaire du navire étant supprimée. Sous sa forme actuelle, le projet d'article laisse à désirer puisque le connaissement signé par le capitaine est réputé avoir été signé pour le compte du seul transporteur, mais non pas pour le compte du transporteur substitué.

31. M. DONOVAN (Etats-Unis d'Amérique) dit que les amendements dont la Commission est saisie se divisent en deux parties. La proposition d'amendement présentée par la délégation des Etats-Unis tendant à ajouter les mots "ou pour son compte et avec son autorisation" dans la première partie de la deuxième phrase du paragraphe 2, vise à tenir compte du fait que la plupart des connaissements sont signés pour le compte du capitaine du navire plutôt que par le capitaine lui-même. Comme il semble y avoir des difficultés particulières à accepter la seconde partie de cet amendement, tendant à introduire la notion du propriétaire du navire en tant que transporteur substitué, la délégation des Etats-Unis avait d'abord pensé que l'on pourrait éclaircir le problème en votant séparément sur les premières et secondes parties des deux amendements, mais elle est maintenant disposée à retirer son propre amendement en faveur de celui de la Tunisie qui est pratiquement identique.

32. M. CASTRO (Mexique) dit que la délégation mexicaine ne comprend pas très bien l'objet des deux amendements en question, puisqu'il est généralement admis qu'un connaissement peut être signé par une personne désignée par le transporteur. Le fait de mentionner le propriétaire du navire ne fait que compliquer les choses, puisque le rôle du transporteur substitué a déjà été défini dans la Convention. De plus, la proposition tendant à autoriser une personne autre que le capitaine à signer le connaissement pour le compte de ce dernier est inacceptable, car la personne en question ne sera pas nécessairement un mandataire compétent, mais pourra être quelqu'un qui ne connaît pas la nature des marchandises.

33. *Par 43 voix contre 3, avec 15 abstentions, l'amendement de la Tunisie au paragraphe 2 (A/CONF.89/C.1/L.42) est rejeté.*

34. M. REISHOFER (Autriche) dit que, dans l'amendement proposé par l'Autriche au paragraphe 2 de l'article 14 (A/CONF.89/C.1/L.100), le membre de phrase "et l'agent portuaire" devrait être modifié pour se lire "ou l'agent portuaire". Sa délégation ne comprend pas pourquoi le texte actuel du paragraphe 2 ne mentionne que le capitaine du navire comme étant habilité à signer un connaissement pour le compte du transporteur, sans se référer aussi à l'agent portuaire. Néanmoins, la délégation autrichienne serait disposée à retirer son amendement, sous réserve qu'il soit fait état de sa position dans le rapport final.

35. M. SEVON (Finlande), M. DIXIT (Inde) et M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) font observer qu'il sera fait état dans le compte rendu de la séance des vues de la délégation autrichienne.

36. *Le paragraphe 2 est adopté.*

Paragraphe 3

37. M. MARCIANOS (Grèce), présentant l'amendement proposé par sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.10), dit que les mots "si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis" sont superflus, puisqu'aucun procédé de signature incompatible avec la loi ne sera utilisé. Cependant, il n'insistera pas sur la question.

38. M. CASTRO (Mexique) pense également que ces mots ne sont guère utiles, mais il pourra accepter leur maintien.

39. Le PRÉSIDENT dit que, personne n'ayant parlé en faveur de l'amendement proposé, il le considérera comme rejeté.

Article 15

Paragraphe 1

40. M. MALLINSON (Royaume-Uni) dit que l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.163) vise à modifier et à abréger la liste des indications données au paragraphe 1 de l'article 15 du projet de convention en se limitant à celles qui sont normalement exigées dans les connaissements ou qu'il serait facile d'y inclure. Les indications que M. Mallinson a omises se classent en deux groupes : celles qui sont exigées par d'autres dispositions de la convention et qu'il n'est donc pas nécessaire de mentionner à l'article 15 et celles qui ne sont généralement pas exigées dans les connaissements pour obtenir un crédit. Le seul point particulier sur lequel M. Mallinson appellera l'attention de la Commission est le nouvel alinéa *e* du paragraphe 1 proposé, que la délégation britannique juge nécessaire pour compléter l'alinéa *d* du même paragraphe.

41. M. SMART (Sierra Leone) indique que sa délégation n'est pas favorable à l'amendement du Royaume-Uni, et en particulier à son intention de supprimer, d'une part, les mots "la nature générale des marchandises" de l'alinéa *a* du paragraphe 1 du texte initial et, d'autre part, l'ensemble des alinéas *e*, *f*, *g*, *j*, *k* et *l* de ce paragraphe.

42. Pour ce qui est de l'alinéa *a* du paragraphe 1, les mots "la nature générale des marchandises" n'apparaissent pas dans les Règles de La Haye, mais ils devraient figurer dans la nouvelle convention, si l'on veut améliorer ces règles. Il ne suffira pas d'indiquer les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises, car ces marques ne donnent aucun renseignement sur la nature des marchandises.

43. En ce qui concerne l'alinéa *e* du paragraphe 1, il est nécessaire de mentionner le destinataire puisque, si son nom ne figure pas sur le connaissement, rien n'empêche le transporteur de livrer les marchandises à une personne autre que le destinataire ou l'endossataire, sans encourir de responsabilité.

44. Dans le cas des alinéas *f* et *g*, le paragraphe 6 de l'article premier présuppose la prise en charge des marchandises par le transporteur à un port donné de chargement et leur livraison ultérieure à un port donné de déchargement. Les deux ports doivent donc être indiqués dans le connaissement.

45. La disposition de l'alinéa *j* du paragraphe 1, tendant à ce que la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom figure dans le connaissement, est essentielle, car cette signature est un aspect important du contrat de transport et, en son absence, l'argument *non est factum* pourrait être invoqué.

46. M. Smart ne comprend pas pourquoi la délégation du Royaume-Uni s'oppose à l'inclusion de l'alinéa *l* du paragraphe 1, puisqu'il se rapporte au paragraphe 3 de l'article 23, qui est une clause essentielle. En outre, une disposition à cet effet figure dans la loi de 1924 du Royaume-Uni sur le transport des marchandises par mer. La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23 doit figurer dans les connaissements pour que nul ne puisse passer de contrat en dehors de la convention.

47. M. SANYAOLU (Nigéria) dit que sa délégation s'oppose à l'amendement du Royaume-Uni pour les mêmes raisons que le représentant de la Sierra Leone. Pour ne donner qu'un exemple, l'amendement ne contient pas de disposition tendant à inclure la signature du transporteur ou de son représentant, bien que cette signature soit un élément essentiel du connaissement, aux termes du paragraphe 3 de l'article 14.

48. M. CASTRO (Mexique) partage les vues des orateurs précédents sur le paragraphe 1 de l'article 15. L'indication du contenu du connaissement, qui a représenté une lourde tâche pour la CNUDCI et la CNUCED, en est une solution de compromis satisfaisante. L'amendement du Royaume-Uni soulève des questions de fond et, aux termes au règlement intérieur, un tel amendement ne peut être adopté qu'à la majorité des deux tiers.

49. M. KHOO (Singapour) dit que sa délégation pourrait accepter la première ligne de l'amendement du Royaume-Uni, qui améliore le texte actuel, mais non le reste.

50. M. KERRY (Royaume-Uni) est quelque peu surpris de constater que l'amendement de sa délégation n'a reçu aucun appui, alors que le commerce international s'est pratiqué librement pendant un siècle sans que le connaissement soit régi par toutes les dispositions insérées dans le projet de convention. L'amendement visait à réduire ces dispositions au minimum et ainsi à limiter le nombre des différends juridiques qui pourraient surgir au cas où un ou plusieurs éléments manqueraient. Mais, étant donné l'absence d'appui, M. Kerry ne peut que retirer son amendement.

51. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner l'amendement suivant proposé par le Japon à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15 (A/CONF.89/C.1/L.24). Il appelle l'attention sur la note explicative qui accompagne cette proposition (A/CONF.89/C.1/L.139).

52. M. TANIKAWA (Japon), présentant l'amendement, dit qu'il se rapporte au membre de phrase "le nombre de colis ou de pièces, ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité, autrement exprimées" et correspond à la pratique en vigueur dans le trafic de ligne, selon laquelle il convient de préciser, dans le connaissement, non seulement le nombre de colis ou de pièces, mais aussi le poids et même souvent les dimensions des marchandises, en particulier dans le cas de cargaison mixte. Cette pratique est peut-être due en partie au mode de calcul du fret, dont le taux est fixé d'après le poids ou d'après le poids et/ou les dimensions, ou au fait que le chargeur ou le destinataire exige que ces indications figurent dans le connaissement aux fins d'un contrat de vente. Les indications inscrites sont toujours celles qui sont données par le chargeur. A la réception des marchandises, le transporteur se contente de vérifier le nombre de colis ou de pièces et non le poids ou les dimensions.

53. Dans le cadre de la convention, la pratique serait la même, mais le transporteur pourrait être tenu de répondre, aux termes du paragraphe 3 de l'article 16, des poids et des dimensions portés dans le connaissement, du moins à l'égard de l'endossataire de bonne foi. Pour se protéger, le transporteur serait obligé de faire vérifier très soigneusement le poids et les dimensions de tous les colis et de toutes les pièces par une autorité nationale compétente, avant de recevoir les marchandises ou de les charger à bord du navire et il devrait insister pour que cette majorité établisse le certificat correspondant avant de pouvoir émettre le connaissement. Il se peut, toutefois, que, dans de nombreux ports, il n'y ait pas d'autorité compétente. En outre, une procédure de ce genre ralentirait la réception et le chargement des marchandises et imposerait des frais injustifiés à l'expéditeur, au transporteur, et, finalement, au consommateur.

54. Un autre problème se posera si un transporteur veut faire une réserve dans un connaissement, en vertu du paragraphe 1 de l'article 16. Quand le voyage d'un navire comporte un grand nombre d'expéditions et de nombreux connaissements, le transporteur devra faire figurer cette réserve sur les trois originaux de chaque jeu de connaissement. Le travail administratif qu'implique une telle méthode ralentira la délivrance des connaissements et augmentera le coût du transport. La délégation japonaise estime qu'il n'est ni raisonnable ni pratique d'exiger qu'une réserve figure sur un connaissement dans tous les cas. Elle propose donc que l'alinéa *a* du paragraphe 1 soit modifié de manière à exiger du transporteur qu'il indique dans le connaissement soit le nombre de colis ou de pièces, soit le poids ou la quantité, autrement exprimée, selon la nature des marchandises.

55. M. MARCIANOS (Grèce) et M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) appuient l'amendement du Japon.

56. M. NOVOA IGUZQUIZAR (Cuba) s'oppose à l'amendement car, de l'avis de sa délégation, il ne peut qu'engendrer la confusion. Un connaissement dans lequel le poids des marchandises ne sera pas mentionné sera incomplet; en outre, cette mention ne rendra pas le transporteur responsable du poids des marchandises.

57. M. QUARTEY (Ghana), s'opposant aussi à l'amendement, ne voit pas les difficultés que le représentant du Japon a évoquées. Dans le texte actuel, la mention du poids des marchandises n'est pas rigoureusement nécessaire, puisque deux possibilités sont en fait prévues. Ainsi, suivant leur nature, les marchandises

peuvent être décrites par référence soit au nombre de colis ou de pièces, soit à leur poids ou à leur quantité autrement exprimée.

58. M. CLETON (Pays-Bas), contrairement à l'orateur précédent, croit pouvoir interpréter le texte actuel en ce sens que non seulement le nombre de colis, mais aussi le poids des marchandises doivent être indiqués dans tous les cas, même quand les marchandises ne peuvent être correctement décrites que par référence à leur poids. A son avis, le texte actuel est trop restrictif et M. Cleton appuie l'amendement.

59. M. DIXIT (Inde), approuvant les remarques du représentant du Ghana, n'est pas non plus en mesure d'appuyer l'amendement.

60. M. MacANGUS (Canada) ne comprend pas très bien la logique de l'amendement. Si aucune indication du poids ne figure dans le connaissement, il n'y aura guère de preuves sur lesquelles le chargeur ou le destinataire pourra s'appuyer. En outre, d'un point de vue purement pratique, il est très peu probable que des marchandises soient chargées sur un navire sans que personne en connaisse le poids. L'examen des tarifs applicables au trafic de ligne montrerait sans doute que le chargeur doit indiquer non seulement le poids des marchandises, mais aussi leurs dimensions et que le transporteur retiendra celui de ces deux éléments qui lui est le plus favorable du point de vue financier. Le poids et les dimensions sont donc des facteurs importants et doivent être retenus dans l'article 15.

61. M. MARTONYI (Hongrie) dit que, dans son amendement, le Japon s'est manifestement préoccupé de la force probante du connaissement. Ce point, cependant, est pleinement traité dans le paragraphe 3 de l'article 16. M. Martonyi appuie donc le texte dans sa version actuelle.

62. M. DOUAY (France) dit que, si la proposition paraît à première vue séduisante, la délégation française estime néanmoins qu'il est absolument indispensable de conserver le texte actuel, compte tenu de la méthode de calcul des limites de responsabilité. Si on retenait un double critère pour ce calcul, il faudrait déterminer non seulement le nombre de colis mais aussi le poids des marchandises. Si un critère unique de poids est appliqué, il faut déterminer le poids. Il sera cependant utile de connaître aussi le nombre de colis — par exemple, de savoir si une expédition de marchandises, pesant 5 tonnes, comprend un ou dix colis. La délégation française estime donc que le texte actuel, qui a fait l'objet d'un examen très approfondi, en particulier pour l'emploi des mots "et le poids des marchandises", doit être conservé.

63. M. NDAWULA (Ouganda) partage l'avis des orateurs qui se sont élevés contre l'amendement.

64. Pour M. MARCIANOS (Grèce), il semble qu'il y ait un certain malentendu. Par son amendement, le Japon a l'intention non de faire supprimer toute référence au poids, mais simplement d'éviter au transporteur d'avoir à indiquer à la fois le nombre de colis et le poids des marchandises dans tous les connaissements. C'est en fait la pratique courante, mais elle n'est pas obligatoire en vertu des Règles de La Haye. Si la Conférence veut rendre cette pratique obligatoire aux termes de la convention, M. Marcianos ne s'y opposera pas, mais il souligne qu'elle peut donner naissance à des difficultés très sérieuses car, pour se protéger, le transporteur devra faire vérifier le poids de tous les colis, un par un.

65. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) ne comprend pas pourquoi certaines délégations attachent tant d'importance au paragraphe 1, dont les dispositions ne sont pas obligatoires, puisque les mentions visées dans ce paragraphe peuvent, aux termes du paragraphe 3, ne pas figurer dans le connaissement, dans certains cas. Avant de se prononcer définitivement sur l'amendement, il souhaiterait avoir quelques précisions sur la relation entre les paragraphes 1 et 3.

66. M. MARCIANOS (Grèce) dit que l'omission d'une mention concernant soit le poids soit le nombre de colis n'affecterait pas le caractère du connaissement en tant que tel, mais le transporteur pourrait être tenu responsable des dommages.

67. M. SMART (Sierra Leone) dit qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre les paragraphes 1 et 3, mais qu'il est indispensable de faire figurer certaines indications dans le connaissement – par exemple, en ce qui concerne l'état apparent des marchandises ou le nom du destinataire – pour faire en sorte que le transporteur ne puisse pas se soustraire à sa responsabilité.

68. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que, de l'avis de sa délégation, la clause finale de l'alinéa *a* du paragraphe 1, qui se lit "telles que ces indications ont été fournies par le chargeur", signifie que le transporteur n'a aucune obligation d'inclure dans le connaissement des indications qui ne sont pas données par le chargeur. Si cette interprétation est exacte, les obligations imposées par l'alinéa *a* du paragraphe 1 ne sont peut-être pas aussi lourdes qu'on le suppose. Pour plus de clarté, cependant, la délégation des Etats-Unis propose de modifier la clause pour qu'elle se lise : "dans la mesure où ces indications ont été fournies par le chargeur".

69. M. BENTEIN (Belgique) dit que sa délégation peut accepter le texte actuel de l'alinéa *a* du paragraphe 1, sous réserve de l'amendement proposé par la délégation des Etats-Unis d'Amérique.

70. M. BYERS (Australie) dit qu'il interprète la clause finale de l'alinéa *a* du paragraphe 1 dans le même sens que le représentant des Etats-Unis.

71. Le PRÉSIDENT souligne que la proposition des Etats-Unis concerne un point de rédaction et sera donc renvoyée au Comité de rédaction.

72. M. CASTRO (Mexique) dit que, de l'avis de sa délégation, il faut indiquer dans le connaissement non seulement le nombre de colis et le poids des marchandises, mais aussi leurs dimensions, qui servent parfois de base de calcul du fret. Il s'oppose donc à l'amendement.

73. Le PRÉSIDENT, constatant qu'il n'y a pas d'autres observations, met aux voix l'amendement japonais tendant à modifier l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15 (A/CONF.89/C.1/L.24).

74. *Par 44 voix contre 9, avec 11 abstentions, l'amendement est rejeté.*

La séance est levée à 18 heures.

21e séance

Mardi 21 mars 1978, à 10 h 20.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.21

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF.89/8; A/CONF. 89/C.1/L.24, L.43, L.92, L.101, L.104, L.144, L.155/ Corr.1, L.156, L.164, L.165, L.168, L.169, L.174) [*suite*]

Article 15 (suite)

Paragraphe 1 (suite)

1. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à poursuivre l'examen du paragraphe 1 de l'article 15. Il indique que seuls seront examinés les alinéas de ce paragraphe pour lesquels des amendements ont été présentés. Ceux qui n'ont fait l'objet d'aucune proposition seront renvoyés directement au Comité de rédaction.

Alinéa a

2. Le PRÉSIDENT invite le représentant de la Tunisie à présenter l'amendement de sa délégation (A/CONF. 89/C.1/L.43) à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15.

3. M. HACHANA (Tunisie) dit que l'amendement de sa délégation tend à faire figurer dans le connaissement "toutes indications sur le caractère dangereux des marchandises".

4. M. MONTGOMERY (Canada) appuie sans réserve l'amendement de la Tunisie. Il rappelle que sa délégation a proposé un amendement dans le même sens (A/CONF.89/C.1/L.155/Corr.1), qui tend à ajouter un nouvel alinéa *n* au paragraphe 1, et qu'elle est prête à retirer si l'amendement de la Tunisie est adopté. Il lui paraît toutefois préférable d'ajouter le membre de phrase proposé par la Tunisie après les mots "La nature générale des marchandises".

5. M. AMOROSO (Italie) appuie l'amendement de la Tunisie, qui présenterait des avantages pour les tiers en leur permettant d'être informés du caractère dangereux de certaines marchandises.

6. M. HENNI (Algérie) appuie également l'amendement de la Tunisie.

7. M. MÜLLER (Suisse) pense qu'il va de soi que le chargeur doit informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises, conformément à l'article 13. Mais obliger le chargeur à inclure dans le connaissement "toutes indications sur le caractère dangereux des marchandises" pourrait, à son avis, être dangereux pour le transporteur, car, étant donné la tendance actuelle à uniformiser et à abréger les formulaires de connaissement, ces indications seraient extrêmement succinctes. La délégation suisse ne peut donc appuyer l'amendement de la Tunisie.

8. M. NELSON (Ghana) appuie l'amendement de la Tunisie.

9. M. NDAWULA (Ouganda) appuie également l'amendement tunisien, mais voudrait savoir en quoi consisteront les indications demandées.

10. M. NOVOA IGUZQUÍZAR (Cuba) fait observer que le paragraphe 2 de l'article 13 impose déjà au chargeur l'obligation d'informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises. Il est donc inutile de demander encore au chargeur de donner des renseignements à ce sujet dans le connaissement. Le représentant de Cuba ne s'opposerait pas à l'amendement tunisien s'il tendait seulement à mentionner dans le connaissement le caractère dangereux des marchandises en indiquant, par exemple, qu'il s'agit d'explosifs ou de matières inflammables. Mais demander au transporteur de fournir "toutes indications sur le caractère dangereux des marchandises" serait lui imposer une tâche trop compliquée.

11. M. REISHOFER (Autriche) pense, comme le représentant de la Suisse, que l'amendement de la Tunisie est inutile et même dangereux.

12. M. TANIKAWA (Japon) partage également le point de vue de la Suisse au sujet de l'amendement de la Tunisie.

13. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) ne peut pas non plus appuyer l'amendement de la Tunisie pour les raisons indiquées par la Suisse. Répéter à l'article 15 une obligation déjà énoncée à l'article 13 ne ferait, à son avis, que créer une confusion inutile.

14. M. BENTEIN (Belgique) comprend le souci de certaines délégations qui veulent que le connaissement fournisse toutes les indications nécessaires. Mais l'amendement de la Tunisie lui paraît inutile dans la mesure où l'alinéa *a* dit déjà que le connaissement doit indiquer "la nature générale des marchandises" et "les marques principales nécessaires à leur identification". Si le transporteur dispose déjà de ces renseignements, il n'a pas besoin de "toutes indications sur le caractère dangereux des marchandises". Le représentant de la Belgique ne peut donc appuyer l'amendement de la Tunisie.

15. M. DOUAY (France) reconnaît que les paragraphes 1 et 2 de l'article 13 obligent déjà le chargeur à informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises et à lui indiquer, si besoin est, les précau-

tions à prendre. Mais il ne lui paraît pas inutile, dans l'intérêt du tiers porteur, qui ne disposera que des renseignements contenus dans le connaissement, d'indiquer dans ce dernier le caractère dangereux des marchandises. On peut se demander, il est vrai, s'il ne suffit pas de dire que le connaissement doit indiquer "la nature générale des marchandises". C'est là toute la question, car, dans la pratique, le connaissement mentionne généralement la nature dangereuse des marchandises. Mais le représentant de la France pense que ce ne serait pas alourdir le connaissement que d'y indiquer la nature dangereuse des marchandises en plus de leur nature générale. On pourrait donc dire, à son avis, "la nature générale des marchandises avec, le cas échéant, toutes indications sur leur caractère dangereux". On protégerait ainsi le tiers porteur, qui trouverait dans le connaissement des indications utiles sur le caractère dangereux des marchandises.

16. M. SMART (Sierra Leone) fait observer que le paragraphe 2 de l'article 13 ne dit pas de quelle manière le chargeur doit informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises. On pourrait se contenter d'indications orales et, en cas de différend, il serait très difficile de savoir si le chargeur a véritablement informé le transporteur du caractère dangereux des marchandises. Il est donc nécessaire de faire figurer ces indications dans le connaissement. C'est pourquoi le représentant de la Sierra Leone appuie l'amendement de la Tunisie, ainsi que celui du Canada.

17. M. SEVON (Finlande) pense que l'amendement de la Tunisie est inutile, car les indications relatives à la nature générale des marchandises lui paraissent suffisantes pour informer le transporteur du caractère dangereux de ces marchandises. S'il s'agit, en effet, de dynamite, il est inutile de donner des indications détaillées sur le caractère dangereux de la marchandise.

18. D'autre part, l'amendement de la Tunisie pose un problème de rédaction. On peut se demander, en effet, ce que signifie au juste le membre de phrase "toutes indications sur le caractère dangereux des marchandises". S'agit-il d'indiquer la nature générale des marchandises dangereuses ou les précautions à prendre pour éviter des dommages dus à ces marchandises ? Le représentant de la Finlande estime que le texte n'est pas très clair et devrait être précisé.

19. M. WAITITU (Kenya) appuie l'amendement de la Tunisie, car il ne pense pas que les indications concernant la nature générale des marchandises comprennent nécessairement des indications sur leur caractère dangereux. L'amendement de la Tunisie lui paraît particulièrement utile dans la mesure où il complète la disposition figurant au paragraphe 2 de l'article 13, en précisant que les indications que le chargeur est tenu de fournir au transporteur quant au caractère dangereux des marchandises doivent figurer dans le connaissement.

20. M. NIANG (Sénégal) fait observer que l'obligation énoncée à l'article 13 en ce qui concerne les indications à donner sur le caractère dangereux des marchandises n'intéresse que les rapports entre le chageur et le transporteur, alors que, dans le cas du connaissement, il ne s'agit pas uniquement d'une relation bilatérale. Il ne lui paraît donc ni inutile ni dangereux de tenir compte de l'amendement de la Tunisie. Le Comité de rédaction devrait trouver un moyen approprié d'introduire dans le texte cet amendement, qui pose des problèmes d'ordre rédactionnel à certaines délégations.

21. M. BOOLELL (Maurice) reconnaît que l'article 13 impose déjà au chargeur l'obligation d'informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises, mais il estime que l'amendement de la Tunisie donnera plus de poids à cette obligation — et cela dans l'intérêt de toutes les parties intéressées. Il appuie donc cet amendement.

22. M. SUMULONG (Philippines) ne peut appuyer l'amendement de la Tunisie, pour les raisons indiquées par le représentant de la Finlande.

23. M. WANSEK (République-Unie du Cameroun) s'associe pleinement à toutes les délégations qui ont soutenu l'amendement de la Tunisie. Il estime que cet amendement améliore le texte de l'article 15 et complète très heureusement les dispositions de l'article 13.

24. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement de la Tunisie à l'alinéa *a* du paragraphe 1 (A/CONF.89/C.1/L.43).

25. *Par 30 voix contre 22, avec 14 abstentions, l'amendement est adopté.*

26. Le PRÉSIDENT appelle l'attention des membres de la Commission sur l'amendement de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.144) à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15.

27. M. NDAWULA (Ouganda) dit que l'amendement de sa délégation est d'ordre purement rédactionnel et pourrait être renvoyé immédiatement au Comité de rédaction.

28. M. KHOO (Singapour) pense, pour sa part, que l'amendement de l'Ouganda changerait complètement le sens de la fin de cet alinéa. En effet, le membre de phrase "*all such particulars as furnished by the shipper*" ("telles que ces indications ont été fournies par le chargeur") se rapporte à toutes les indications déjà énoncées dans la phrase – c'est-à-dire, aux indications concernant la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de pièces, etc. Ajouter dans le texte anglais "*and*" ("et") reviendrait à dire que le connaissement doit contenir, en plus des indications déjà mentionnées à l'alinéa *a*, toute autre indication fournie par le chargeur.

29. M. BYERS (Australie) pense, comme le représentant de Singapour, que l'introduction du mot "*and*" dans le texte anglais de l'alinéa *a* du paragraphe 1 changerait complètement le sens de cet alinéa. Le paragraphe 1 de l'article 15 indique, en effet, ce que le connaissement doit contenir au minimum. L'introduction du mot "*and*" signifierait que le connaissement doit contenir, au minimum, non seulement les indications mentionnées à l'alinéa *a*, mais encore toute autre indication fournie par le chargeur. Le représentant de l'Australie ne peut donc appuyer l'amendement de l'Ouganda.

30. M. SMART (Sierra Leone) ne peut pas non plus appuyer l'amendement de l'Ouganda pour les raisons indiquées par le représentant de Singapour.

31. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) pense également que l'amendement de l'Ouganda est un amendement de fond, et il ne peut l'appuyer.

32. M. AMOROSO (Italie) ne peut pas davantage appuyer l'amendement de l'Ouganda.

33. M. KRISHNAMURTHY (Inde) n'est pas non plus en mesure d'appuyer l'amendement de l'Ouganda.

34. Le PRÉSIDENT dit que, s'il n'y a pas d'objections, il considérera que l'amendement de l'Ouganda à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15 (A/CONF.89/C.1/L.144) est rejeté.

35. *Il en est ainsi décidé.*

36. Le PRÉSIDENT appelle l'attention des membres de la Commission sur l'amendement du Brésil (A/CONF.89/C.1/L.174) à l'alinéa *a* du paragraphe 1.

37. M. VASCONCELLOS (Brésil) annonce que, compte tenu du fait que le projet d'amendement du Japon a déjà été rejeté, la délégation brésilienne retire son amendement.

38. Le PRÉSIDENT invite le représentant de Maurice à présenter son amendement (A/CONF.89/C.1/L.164) à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 15.

39. M. BOOLELL (Maurice) souligne l'importance que présentent les instructions spéciales que le chargeur a l'obligation de donner au transporteur pour le transport d'animaux vivants. Le transporteur bénéficie en effet d'une présomption de non-responsabilité dans le cas où il établit qu'il a observé lesdites instructions et que les dommages éventuels sont dus aux risques particuliers que comporte ce genre de transport. Vu l'importance de ces instructions spéciales, la délégation mauricienne estime qu'elles devraient figurer au connaissement, et c'est pourquoi elle a présenté son amendement.

40. Le PRÉSIDENT, constatant qu'aucune délégation n'appuie l'amendement présenté par la délégation mauricienne, dit que, en l'absence d'objections, il considérera que la Commission entend rejeter cet amendement.

41. *Il en est ainsi décidé.*

42. *L'alinéa* a *du paragraphe 1 de l'article 15, tel qu'il a été modifié, est approuvé.*

Alinéa c

43. Le PRÉSIDENT invite la représentante de la République démocratique allemande à présenter l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.92) à l'alinéa *c* du paragraphe 1 de l'article 15.

44. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) explique que son amendement vise à lever l'incertitude où pourrait se trouver le destinataire ou autre demandeur en ce qui concerne l'identité de la personne contre qui il se propose d'intenter éventuellement une action en justice. Mais comme au stade actuel des travaux il est presque impossible d'améliorer le texte du projet de convention, la délégation de la République démocratique allemande retire son amendement.

45. *L'alinéa* c *du paragraphe 1 de l'article 15 est approuvé.*

Alinéa f

46. Le PRÉSIDENT invite le représentant du Canada à présenter l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.165) à l'alinéa *f* du paragraphe 1 de l'article 15.

47. M. MONTGOMERY (Canada) explique que sa délégation propose de supprimer à l'alinéa *f* les mots "et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement", parce qu'elle craint que la date inscrite au connaissement ne corresponde pas à la date à partir de laquelle le transporteur a la garde des marchandises, comme le prévoit l'article 4. La date inscrite au connaissement risquerait de susciter des doutes à l'égard des dispositions visant la prise en charge des marchandises par le transporteur.

48. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) fait observer que l'amendement proposé par la République fédérale d'Allemagne vise le même but que celui du Canada. Pour simplifier les travaux de la Commission, la délégation de la République fédérale d'Allemagne retire son amendement en faveur de celui du Canada.

49. M. MASSUD (Pakistan) fait observer qu'à l'article 15 il n'y a aucune autre disposition qui prescrive l'inscription au connaissement de la date de prise en charge des marchandises au port de chargement. Pour prévenir les fraudes, il est essentiel de conserver la disposition figurant à l'alinéa *f* du paragraphe 1.

50. M. SELVIG (Norvège) souligne que pour des raisons d'ordre commercial, et notamment pour permettre au chargeur d'encaisser une lettre de crédit, il peut être très important que la date de prise en charge des marchandises figure au connaissement. L'amendement du Canada aurait donc pour effet de supprimer du connaissement des renseignements indispensables. C'est pourquoi la délégation norvégienne ne peut l'appuyer.

51. M. SMART (Sierra Leone) estime qu'il est essentiel que la date de prise en charge des marchandises au port de chargement soit indiquée sur le connaissement. Aussi ne peut-il soutenir l'amendement canadien. En revanche, il approuve le texte de l'alinéa *f* du paragraphe 1 de l'article 15 du projet de convention.

52. M. SEVON (Finlande) considère que l'utilisation des connaissements dans les transactions internationales exige qu'ils portent la date de prise en charge des marchandises au port de chargement. Il ne peut donc accepter l'amendement du Canada.

53. M. KERRY (Royaume-Uni) s'associe aux délégations qui se sont prononcées contre le projet d'amendement du Canada. Mais il tient à faire observer que le libellé de l'alinéa *f* est défectueux parce qu'on n'y règle pas le cas où le transporteur prend en charge les marchandises avant qu'elles ne parviennent au port de chargement.

54. Le PRÉSIDENT dit qu'en l'absence d'objections, il considérera que la Commission entend rejeter le projet d'amendement du Canada et demander au Comité de rédaction de tenir compte de l'observation faite par le représentant du Royaume-Uni.

55. *Il en est ainsi décidé.*

56. *L'alinéa* f *du paragraphe 1 de l'article 15 est approuvé.*

Alinéa k

57. Le PRÉSIDENT invite le représentant du Japon à présenter l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.24) à l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15.

58. M. TANIKAWA (Japon) dit que le projet d'amendement de la délégation japonaise vise à supprimer les alinéas *k* et *l* du paragraphe 1 de l'article 15. Comme il existe des liens entre l'alinéa *k* et le paragraphe 4 de l'article 16 et entre l'alinéa *l* et le paragraphe 3 de l'article 23, M. Tanikawa souhaiterait que l'examen de ces alinéas soit différé jusqu'au moment où la Commission examinera les articles 16 et 23.

59. Le PRÉSIDENT, constatant que seules les délégations autrichienne et belge sont favorables à la proposition d'ajournement de la délégation japonaise, considère que la Commission entend poursuivre l'examen de l'amendement.

60. M. TANIKAWA (Japon) fait savoir qu'il voudrait retirer provisoirement l'amendement présenté par la délégation japonaise concernant les alinéas *k* et *l* du paragraphe 1 de l'article 15.

61. Après un débat de procédure auquel prennent part M. AMOROSO (Italie), M. AMADO CASTRO (Mexique), M. REISHOFER (Autriche), M. TANIKAWA (Japon), M. LUKABU-K'HABOUJI (Zaïre) et le PRÉSIDENT, celui-là conclut que l'amendement de la délégation japonaise est retiré. Si, au sujet de l'article 16, la délégation japonaise entend revenir sur la même question, il appartiendra à la Commission de prendre alors une décision. En tout cas, il est entendu que tout amendement doit être présenté par écrit.

62. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à examiner l'amendement de l'Autriche (A/CONF.89/C.1/L.101) à l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15.

63. M. MARCIANOS (Grèce) appuie l'amendement autrichien qui améliore le libellé actuel de l'alinéa *k* du paragraphe 1.

64. M. SMART (Sierra Leone) ne peut souscrire à l'amendement autrichien qui, à son avis, modifie le texte initial quant au fond et non seulement quant à la forme. En effet, il est essentiel, comme le projet le prévoit actuellement, d'indiquer le montant du fret dans le connaissement pour éviter que le transporteur ne puisse l'augmenter une fois les marchandises arrivées à destination.

65. M. CASTRO (Mexique) déplore l'absence d'explications sur le but visé par l'amendement autrichien et partage l'idée que cet amendement cherche à modifier le texte actuel quant au fond et nuit à l'économie de l'article. C'est pourquoi il préconise le maintien du texte initial. Par ailleurs, il estime que les Etats ont le droit de savoir combien ils dépensent sous forme de fret, et qui en bénéficie.

66. M. DOUAY (France) fait observer à son tour qu'il existe une différence de fond entre l'amendement autrichien et le texte initial : l'amendement vise à préciser les modalités de paiement du fret, alors que le texte initial permet d'indiquer, le cas échéant, le montant du fret quand il est payable par le destinataire. La délégation française préfère le texte initial, mais pense que le Comité de rédaction pourrait peut-être en améliorer le libellé et trouver une autre formule que les mots "dans la mesure où".

67. M. MATHEUS GONZÁLEZ (Venezuela), prenant la parole sur un point d'ordre, dit que la Commission est également saisie de deux autres amendements (A/CONF.89/C.1/L.104 et L.168) concernant l'alinéa *k* du paragraphe 1 et que, si l'amendement autrichien était mis aux voix et adopté, la Commission ne pourrait revenir sur la question de cet alinéa que par un vote à la majorité des deux tiers. Par conséquent, il propose de reporter le vote sur l'amendement en question jusqu'après l'examen des deux autres amendements.

68. Le PRÉSIDENT dit qu'il tiendra compte de l'observation faite par le représentant du Venezuela.

69. Pour M. MASSUD (Pakistan), le texte initial vise une question différente de celle qui est traitée dans l'amendement autrichien, à savoir que le connaissement doit contenir l'indication que le fret est payable par le destinataire et mentionner le montant dû par ce dernier. C'est pourquoi il ne peut souscrire à l'amendement autrichien.

70. M. FAHIM (Egypte) pense qu'il faut toujours mentionner le fret dans un connaissement, d'autant plus qu'aux termes de l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 6 actuel, le fret sert à calculer l'indemnité due par le transporteur en cas de retard à la livraison. Il convient donc de conserver le texte actuel de l'alinéa *k* du paragraphe 1.

71. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) appuie le texte actuel de l'alinéa *k* du paragraphe 1 car l'amendement autrichien ne semble présenter aucun avantage. Il suffit d'indiquer dans le connaissement le montant du fret qui doit être payé par le destinataire.

72. M. RAY (Argentine) pense lui aussi que le fret doit toujours être indiqué dans le connaissement et ne peut donc se rallier à l'amendement autrichien.

73. M. RAMÍREZ HIDALGO (Equateur) partage le point de vue des délégations qui se sont prononcées contre l'amendement autrichien pour les raisons qui ont déjà été exposées.

74. Le PRÉSIDENT considère, vu le nombre de délégations qui sont opposées à l'amendement autrichien, que celui-là est rejeté.

75. Il invite les participants à passer à l'examen des amendements du Venezuela (A/CONF.89/C.1/L.104) et de l'Inde (A/CONF.89/C.1/L.168) à l'alinéa *k* du paragraphe 1.

76. M. COVA ARRIA (Venezuela), présentant l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.104), fait observer que tel qu'il est libellé actuellement, l'alinéa *k* du paragraphe 1 n'impose l'obligation d'indiquer le fret dans le connaissement que lorsqu'il doit être payé par le destinataire. Cette mention ne serait donc pas obligatoire quand c'est le chargeur qui paie le fret. Or, de l'avis de la délégation vénézuélienne, que le fret ait été payé par le chargeur ou qu'il doive être payé par le destinataire, il devrait toujours figurer dans le connaissement et cela pour plusieurs raisons. En premier lieu, le connaissement établissant un certain nombre d'obligations que les parties contractantes s'engagent à remplir, il est juste qu'il précise l'aspect le plus important de la transaction, à savoir la rémunération que le transporteur reçoit en échange de ses services. Deuxièmement, il faut éviter la possibilité d'une collusion entre le chargeur et le transporteur au détriment du destinataire. Troisièmement, dans de nombreux pays,

les autorités ont besoin de connaître les frets pour établir leurs statistiques ou pour calculer les tarifs douaniers. Enfin, M. Cova Arria rappelle les dispositions de l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 6 selon lesquelles l'indemnité due par le transporteur en cas de retard à la livraison doit être calculée sur la base du fret. Cela dit, la délégation vénézuélienne est disposée à retirer son amendement en faveur de celui de l'Inde (A/CONF.89/C.1/L.168).

77. M. DIXIT (Inde) dit que le représentant du Venezuela a déjà avancé certains des arguments qu'il se proposait de faire valoir en faveur de son amendement, et appelle l'attention des participants sur la note explicative jointe à cet amendement. De plus, cet amendement vise aussi la situation prévue au paragraphe 4 de l'article 16, car la délégation indienne pense qu'il serait plus équitable que le destinataire sache s'il doit ou non payer le fret et en connaisse le montant exact. En conclusion, le fret doit toujours figurer dans le connaissement et s'il doit être payé par le destinataire, le connaissement doit l'indiquer.

78. M. COVA ARRIA (Venezuela) insiste sur le fait que le fret doit toujours être mentionné dans le connaissement, quelle que soit la personne qui est appelée à le payer. Par conséquent, s'il est entendu que l'amendement indien rend cette mention obligatoire, la délégation vénézuélienne s'y ralliera; mais si l'amendement indien devait prêter à confusion, elle maintiendrait son propre amendement.

La séance est levée à midi.

22e séance

Mardi 21 mars 1978, à 15 h 5.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.22

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6,A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.25, L.81, L.102, L.105, L.145, L.156, L.161, L.168, L.175, L.183) [*suite*]

Article 15 (fin)

Paragraphe 1 (fin)

Alinéa k (fin)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen de l'amendement présenté par l'Inde au sujet de l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15 (A/CONF.89/C.1/L.168).

2. M. RAY (Argentine) déclare que, de l'avis de sa délégation, le fret devrait toujours être indiqué dans le connaissement, car le fret représente la rémunération du transport. Cependant, M. Ray juge inutile la dernière partie de l'amendement indien, qui vise une question déjà réglée par le paragraphe 4 de l'article 16.

3. M. SANYAOLU (Nigéria) dit qu'il ne peut approuver l'amendement indien; de l'avis de sa délégation, le texte actuel est plus clair et il est particulièrement important de maintenir le membre de phrase "dans la mesure où il doit être payé par le destinataire".

4. M. MALLINSON (Royaume-Uni) dit que, d'après la pratique suivie dans certaines catégories de transport, il n'est pas rare que le fret fasse l'objet d'une mention au connaissement; la délégation du Royaume-Uni juge donc inutile de prévoir une disposition à cet effet dans la Convention. Cependant, elle n'est pas opposée, quant au fond, à l'alinéa *k* du paragraphe 1, et elle pourrait l'appuyer.

5. La délégation du Royaume-Uni pourrait également accepter la dernière partie de l'amendement indien qui est analogue au texte actuel, mais plus restreint. Cependant, en ce qui concerne la première partie, où il est stipulé que le fret doit être toujours indiqué dans le connaissement, M. Mallinson fait observer que lorsque des marchandises sont transportées en grandes quantités par un seul transporteur, le paiement du transport s'effectue sur la base d'un compte de fret : pour des raisons administratives, les montants dus sont calculés périodiquement et la note est ensuite adressée à la personne chargée de payer le fret. Par conséquent, dans de nombreux cas, il n'est pas possible d'indiquer le montant du fret pour une expédition particulière au moment où le connaissement est délivré. Si la disposition proposée est incluse dans la Convention, il en résultera fatalement une augmentation des coûts de transport, car il faudra effectuer à chaque fois un calcul basé sur le poids ou le gabarit des marchandises. C'est pourquoi, de l'avis de la délégation du Royaume-Uni, la première partie de l'amendement indien n'est pas très utile.

6. L'argument avancé dans la note de l'amendement indien est que la Convention établit une limite spéciale de responsabilité déterminée sur la base du fret en cas de dommages dus à des retards et que le fret devrait donc être indiqué dans le connaissement, pour qu'il soit possible de calculer la limite applicable. Dans de nombreux cas, cependant, il est impossible d'obtenir sur ce point les renseignements voulus au moment où le connaissement est établi. C'est pourquoi, tout en comprenant fort bien le rapport qui existe entre l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15 et l'article 6, la délégation du Royaume-Uni ne pense pas que l'absence d'une disposition comme

celle qui est proposée puisse présenter des inconvénients en cas de réclamation pour retard.

7. M. EYZAGUIRRE (Chili) dit que sa délégation approuve le principe énoncé à l'alinéa *k* du paragraphe 1, tel qu'il est actuellement rédigé, mais estime cependant qu'il y aurait intérêt à ce que le fret soit toujours indiqué dans le connaissement, étant donné que le paiement du fret est l'une des principales obligations du chargeur aux termes d'un contrat de transport de marchandises par mer. Il est également important, de l'avis de la délégation chilienne, d'indiquer clairement à quel moment le paiement a été effectué par le destinataire, non seulement pour des raisons statistiques, mais aussi pour des raisons liées au contrôle douanier et aux taxes douanières, et pour des considérations qui intéressent la balance des paiements des pays. C'est pourquoi la délégation chilienne appuie l'amendement de l'Inde, tout en suggérant que le Comité de rédaction examine la possibilité d'en améliorer le libellé.

8. M. MORENO PARTIDAS (Venezuela) réaffirme le soutien de sa délégation à l'amendement indien.

9. Il demande au représentant du Royaume-Uni d'expliquer comment la mention du fret dans le connaissement pourrait avoir pour effet d'accroître les frais de transport, alors que le montant du fret est en général décidé avant que le connaissement soit délivré.

10. M. SELVIG (Norvège) fait observer que les connaissements prépayés sont une institution très utile qui fait partie de la pratique commerciale depuis de longues années. C'est pourquoi la délégation norvégienne pourrait accepter l'amendement indien, à condition que les mots "sauf s'il est payé d'avance" soient ajoutés entre le mot "fret" et le signe ";".

11. M. DIXIT (Inde), répondant aux observations qui viennent d'être formulées, explique que la dernière partie de son amendement vise un point qui est déjà traité dans le texte actuel. Il est possible, cependant, que le libellé puisse en être amélioré.

12. M. Dixit explique qu'il sait fort bien que, d'après la pratique suivie dans de nombreuses catégories de transport, le fret est mentionné dans le connaissement, mais il estime que cette pratique devrait être néanmoins consacrée dans la Convention. C'est ainsi que la coutume devient loi et uniformise la pratique internationale.

13. La précision qu'apporterait l'amendement de la délégation indienne contribuerait à promouvoir le commerce international et faciliterait la tâche aux pays en développement qui, il ne faut pas l'oublier, doivent faire face à de nombreuses difficultés, plus particulièrement en ce qui concerne les ressources en devises et les procédures douanières.

14. M. Dixit n'a pas été convaincu par l'argument selon lequel il ne serait peut-être pas possible d'obtenir en temps voulu les renseignements nécessaires. A l'ère de l'informatique, il suffit de quelques minutes pour calculer le montant du fret.

15. Enfin, l'amendement indien serait une garantie d'uniformité.

16. M. SMART (Sierra Leone) approuve l'amendement indien; à son avis, il y a deux autres raisons qui devraient conduire à indiquer le fret dans le connaissement. Tout d'abord, le fret est le prix payé par le chargeur pour la conclusion du contrat constaté par le connaissement, et, en tant que tel, il constitue un élément très important du contrat : si d'autres conditions du contrat sont mentionnées dans le connaissement, il n'y a aucune raison de ne pas mentionner le prix. En second lieu, étant donné que le fret, aux termes de l'article 6, est l'unité utilisée pour calculer la limite de responsabilité en cas de retard, il devrait être indiqué pour permettre aux parties de déterminer les sommes dues en cas de manquement éventuel.

17. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) ne pense pas qu'il soit utile de toujours indiquer le fret dans le connaissement. Dans certaines circonstances, cette exigence pourrait être une source de difficulté pour les chargeurs qui vendent leurs marchandises en prix c.a.f ou c et f. En outre, il se peut que le capitaine ne soit pas en mesure d'indiquer le montant exact du fret au moment où il délivre un connaissement, car ce montant peut faire encore l'objet de négociations. Pour cette raison, la délégation polonaise considère que l'amendement indien ne serait pas d'une grande utilité. Le texte de la CNUDCI constitue un compromis raisonnable et devrait donc être maintenu.

18. M. SEVON (Finlande), tout en reconnaissant que le texte actuel constitue un compromis raisonnable entre deux positions divergentes, indique que sa délégation ne pourrait accepter qu'on adopte en la matière une conception qui ressortit au droit public. Certes, d'après la législation de certains pays, la déclaration du fret est nécessaire dans tous les cas; inversement, d'après la législation d'autres pays, elle n'est pas autorisée.

19. On a dit que le fret, aux termes de l'article 6, est l'unité de base utilisée pour calculer la limite de responsabilité, et qu'il devrait donc être nécessairement indiqué dans le connaissement. Mais, en réalité, on aura peut-être à procéder à des calculs de ce genre dans un cas sur mille, et il ne semble guère nécessaire d'exiger, pour cette raison, que le fret soit indiqué dans tous les connaissements.

20. Enfin, l'insertion dans les connaissements d'une mention distincte concernant le fret pourrait avoir des répercussions sur les ventes c.a.f. — lorsque le fret est inclus dans le prix — et c'est une conséquence que les milieux commerciaux, de l'avis de la délégation finlandaise, ne verraient pas favorablement. Pour toutes ces raisons, M. Sevon se prononce pour le maintien du texte actuel.

21. M. DOUAY (France) dit que sa délégation est favorable au texte actuel. Si certaines délégations ne souhaitent pas imposer dans la convention une obligation impérative en ce qui concerne l'indication du fret dans les énonciations du connaissement, la raison en est que les contrats de vente sont des contrats conclus entre personnes privées. Il serait contraire à toute la pratique commerciale de faire circuler ces contrats à découvert et d'en révéler la teneur à tout un chacun. Un connaissement est un instrument négociable qui risque de tomber entre les mains d'un tiers porteur étranger aux relations contractuelles entre le chargeur et le transporteur : il n'y a aucune raison de permettre à ce tiers d'avoir connaissance des conditions et modalités convenues par eux. Au demeurant, le fret se compose d'un certain nombre d'éléments parmi lesquels, notamment, les ristournes et

autres faveurs commerciales, éléments qui ne sont pas tous connus au moment où le connaissement est délivré.

22. Quelques délégations affirment que les taxes portuaires et douanières ne pourraient être calculées si le fret ne faisait l'objet d'une énonciation au connaissement. Mais il existe d'autres documents délivrés par le transporteur, manifestes ou factures par exemple, à partir desquels ces taxes peuvent être calculées. De même, le contrôle des taux de fret ne peut se faire par le biais des connaissements. Pour cela, il faudra recourir à d'autres méthodes, par exemple, les moyens de coercition administrative, qui ne relèvent pas du droit privé mais sont du domaine du droit public. Le fait que la convention vise à instaurer une nouvelle relation contractuelle entre le transporteur et le chargeur ne signifie pas qu'il faille renverser les habitudes douanières et commerciales acceptées et imposer l'obligation de déclarer dans le connaissement une clause d'un contrat qui relève du droit privé. En fait, le seul résultat d'une telle exigence serait d'encourager l'insertion de fausses déclarations dans le connaissement, ce qui n'aiderait guère les autorités à calculer les taxes portuaires et douanières ou à contrôler les taux de fret. Il ne faut pas confondre les genres. Le contrôle des taux de fret et le calcul des taxes ne sont pas des questions que l'on peut régler par les énonciations d'un connaissement, contrat conclu entre des personnes privées pour lesquelles le secret commercial est la première règle. Le texte de la CNUDCI représente une concession majeure et la délégation française lui apporte son appui.

23. M. MASSUD (Pakistan) dit que la délégation pakistanaise ne s'opposera pas à l'amendement indien si le représentant de l'Inde accepte de ne pas insister sur la seconde partie de cet amendement.

24. M. NILSSON (Suède) dit que la délégation suédoise ne peut appuyer l'amendement indien qui aurait pour effet d'apporter des perturbations inacceptables dans la pratique commerciale actuelle. Dans bien des cas, le montant du fret n'est pas connu au moment où le connaissement est établi et il est de pratique courante que le chargeur et le transporteur décident que le montant à facturer sera calculé plus tard. Pareillement, il existe un certain nombre d'autres usages commerciaux qui sont incompatibles avec l'amendement indien; à ce sujet, la délégation suédoise s'associe aux observations qui ont été formulées quant aux répercussions probables des dispositions envisagées sur les clauses c, a, f, et e, et f.

25. Le PRÉSIDENT invite la Commission à se prononcer sur l'amendement indien concernant l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15 (A/CONF.89/C.1/L.168).

26. *Par 35 voix contre 16, avec 10 abstentions, l'amendement indien est rejeté.*

27. M. MONTGOMERY (Canada), présentant l'amendement que la délégation canadienne propose d'apporter à l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15 (A/CONF.89/C.1/L.156), explique que cette proposition a pour but d'assurer que le destinataire sache que des surestaries pourraient être dues au port de chargement — ce qui est une considération importante en raison des dispositions qui figurent à l'article 16 à la première phrase du paragraphe 4.

28. M. CASTRO (Mexique) indique que la délégation mexicaine est prête à appuyer l'amendement canadien. Plusieurs représentants qui sont intervenus sur la question des connaissements ont dit que la nouvelle convention ne devait pas comporter un trop grand nombre de stipulations qui pourraient perturber la pratique établie du commerce maritime international. Cependant, il ne faut pas oublier que les pays en développement, qui sont relativement des nouveaux venus dans le commerce international, connaissent moins bien les usages et pratiques traditionnels; des stipulations expresses seraient pour eux d'un très grand intérêt.

29. M. NOVOA IGUZQUÍZAR (Cuba) dit que la délégation cubaine est catégoriquement opposée à l'amendement canadien. Le représentant du Canada a dit que son but est d'appeler l'attention du destinataire sur les surestaries qui pourraient être payables au port de chargement. En pratique, cependant, le séjour d'un navire dans un port de chargement est normalement payé par le chargeur et non par le destinataire. L'amendement est donc sans objet.

30. M. NELSON (Ghana) dit que, de l'avis de la délégation ghanéenne, il faudrait approuver l'amendement canadien pour assurer la cohérence du texte. Etant donné que les surestaries sont mentionnées à l'article 16, il faut qu'elles le soient aussi à l'article 15. Cependant, par souci de cohérence, les surestaries devraient être mentionnées encore une fois après la seconde référence au fret, à l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15.

31. M. MONTGOMERY (Canada) dit que la délégation canadienne accepte l'observation du représentant du Ghana dont le Comité de rédaction pourrait peut-être prendre note.

32. M. VIGIL-TOLEDO (Pérou) dit que la délégation péruvienne pourrait appuyer l'amendement canadien qui serait utile étant donné la confusion qui règne actuellement sur le point de savoir si les surestaries doivent être considérées comme un élément du fret ou comme un coût distinct.

33. M. KHOO (Singapour) dit que la délégation de Singapour appuie elle aussi l'amendement canadien.

34. M. BREDHOLT (Danemark) n'est pas d'accord avec le représentant du Ghana; la mention des surestaries, que l'on trouve au paragraphe 4 de l'article 16, est suffisante et il est inutile de mentionner encore une fois les surestaries à l'article 15. La délégation danoise préfère le texte de l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15 dans sa rédaction actuelle car l'article tout entier est le résultat soigneusement pesé de longues consultations; il ne faut donc pas le modifier davantage.

35. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur l'amendement canadien à l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15 (A/CONF.89/C.1/L.156).

36. *Par 32 voix contre 17, avec 13 abstentions, l'amendement canadien est rejeté.*

Nouvel alinéa du paragraphe 1

37. M. ROSA (Portugal), présentant la proposition de la délégation portugaise (A/CONF.89/C.1/L.161) tendant à ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 1 à l'article 15, dit que, puisque le connaissement doit contenir la signature du transporteur, il devrait également

contenir la signature du chargeur. Le chargeur et le transporteur pourraient être l'un et l'autre responsables en cas de perte ou de dommages; ils doivent donc l'un et l'autre confirmer par leur signature leur acceptation des conditions du connaissement.

38. M. MARCIANOS (Grèce) dit que, en raison du nombre croissant des connaissements qui passent d'un porteur à un autre, les dispositions réglementaires prescrivant que le connaissement est également signé par le chargeur sont, par la force des choses, tombées en désuétude. Si elles sont réintroduites par le biais de la nouvelle convention, il en résultera de grandes complications dans la pratique. La proposition portugaise devrait donc être écartée.

39. M. CASTRO (Mexique) dit que l'observation du représentant de la Grèce est juste, mais que de nombreuses délégations estiment néanmoins que le connaissement devrait porter la signature des deux parties. La délégation mexicaine appuie la proposition portugaise.

40. M. BYERS (Australie) dit que la délégation australienne est opposée à cet amendement.

41. M. KHOO (Singapour) dit que la délégation de Singapour ne voit pas l'intérêt pratique de l'amendement portugais et ne l'appuiera pas.

42. Le PRÉSIDENT note que la Commission ne semble guère favorable à l'amendement portugais (A/CONF.89/C.1/L.161) d'ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 1 de l'article 15; il considère qu'il est rejeté.

43. M. DIXIT (Inde) présente l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.168) tendant à ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 1 de l'article 15. Il pense que l'amendement est important car, comme on l'a déjà souligné, le transporteur serait responsable en cas de perte ou de retard; c'est donc dans son intérêt et dans celui du chargeur que la date convenue devrait être expressément indiquée. Le texte proposé ne précise pas quelle devrait être cette date—dont le choix incombe aux parties. Il est en revanche extrêmement important que la date convenue entre les parties apparaisse dans le connaissement en tant qu'élément essentiel et son inclusion contribuerait à uniformiser la pratique internationale dans les transports maritimes.

44. M. SEVON (Finlande) estime lui aussi qu'il est important d'appeler l'attention du destinataire sur la date de livraison des marchandises. Il appuie donc l'amendement indien.

45. M. LEÓN MONTESINO (Cuba) dit que la délégation cubaine appuie elle aussi l'amendement indien, qui est conforme aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 5, sur le retard à la livraison comme fondement de la responsabilité.

46. M. SMART (Sierra Leone) rappelle qu'au cours du précédent débat sur l'article 15 (21e séance), il avait souligné la nécessité de mentionner dans le connaissement les dates convenues pour la livraison et la prise en charge des marchandises. La délégation de la Sierra Leone pourrait donc appuyer l'amendement indien.

47. M. KAČIĆ (Yougoslavie) apporte l'appui de la délégation yougoslave à cet amendement.

48. M. NDAWULA (Ouganda) dit que la délégation ougandaise appuie elle aussi le nouvel alinéa proposé. Quand les parties à un contrat sont convenues d'un délai, ce délai, élément essentiel du contrat, doit être expressément indiqué dans le connaissement.

49. La délégation ougandaise formule toujours des réserves en ce qui concerne les premiers mots du paragraphe 1 de l'article 15 et préfère le libellé suivant "Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes:" que l'on trouve dans le document A/CONF.89/C.1/L.163 qui a été retiré. L'attention du Comité de rédaction pourrait être appelée sur ce point.

50. *L'amendement est adopté.*

Paragraphes 2 et 3

51. *Les paragraphes 2 et 3 sont approuvés.*

Article 16

Paragraphe 1

52. *Le paragraphe 1 est approuvé.*

Paragraphe 2

53. *Le paragraphe 2 est approuvé.*

Paragraphe 3

54. M. DOUAY (France), présentant la proposition de la délégation française contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.81, qui tend à supprimer à l'alinéa *b* du paragraphe 3 de l'article 16 les mots "y compris tout destinataire", explique que cet amendement vise à permettre au destinataire d'exercer, en tant qu'ayant droit, les droits du chargeur, dans les actions que celui-là peut exercer contre le transporteur, car le chargeur ne peut être, à cet égard, considéré comme un tiers. Lorsque, par exemple, le chargeur s'expédie des marchandises à lui-même, le chargeur et le destinataire sont une seule et même personne.

55. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) dit que, pour les raisons exposées par le représentant de la France, la délégation polonaise appuie pleinement la suppression des mots "y compris tout destinataire".

56. M. BYERS (Australie) ne partage pas l'avis des représentants de la France et de la Pologne. Dans de nombreux cas, le destinataire est en fait un tiers par rapport au contrat de transport et, par conséquent, il est normal que les mots "y compris tout destinataire" figurent à l'alinéa *b*.

57. M. MASSUD (Pakistan) dit que, de toute évidence, le texte actuel de l'alinéa *b* du paragraphe 3 vise un tiers qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée dans le connaissement. L'expression "tiers" est parfaitement claire et la délégation pakistanaise ne voit pas la nécessité de modifier le texte actuel.

58. M. DIXIT (Inde) se demande si la difficulté ne vient pas du libellé du texte français. En ce qui concerne le texte anglais, il s'accorde à penser, avec le représentant du Pakistan, que le libellé actuel est satisfaisant et n'appelle pas de modification. Le Comité de rédaction pourrait peut-être examiner un texte qui s'appliquerait aux situations dans lesquelles le chargeur et le destinataire sont une seule et même personne.

59. M. GONDRA (Espagne) dit que l'amendement français soulève une question complexe et controversée,

étant donné que la position juridique du destinataire diffère selon les systèmes juridiques. Ainsi, en droit français, le chargeur est considéré comme le successeur du chargeur et comme partie au contrat de transport, alors que dans d'autres systèmes juridiques, on considère qu'il accepte le contrat de transport sans y être partie. Si le destinataire est considéré comme un tiers, il va de soi qu'il ne participe pas à la conclusion du contrat de transport et il est donc fondé à bénéficier de la protection découlant de son statut. Dans la situation visée par le représentant de la France, lorsque le destinataire est également le chargeur, les conditions énoncées à l'alinéa *b* visant à protéger le destinataire qui a agi de bonne foi ne sont pas applicables, puisqu'en sa qualité de chargeur le destinataire aurait dû connaître la nature des marchandises transportées en vertu du contrat de transport.

60. M. SEVON (Finlande) demande si la délégation française accepterait que les mots "y compris tout destinataire" soient maintenus dans le projet d'article de manière à éviter les difficultés qui résulteraient de leur suppression pour les personnes originaires de pays n'ayant pas le même système juridique que la France.

61. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation aussi est favorable au maintien du membre de phrase en question pour éviter toute controverse sur le point de savoir si le destinataire a droit à une protection dans les circonstances visées à l'alinéa *b*. Elle estime également que le mot "tout" peut créer des difficultés, puisque seuls les destinataires qui sont des tiers et qui ont agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement ont droit à une protection. En conséquence, M. Honnold propose de remplacer le mot "tout" par le mot "un".

62. M. DOUAY (France) dit que la délégation française peut accepter la suggestion du représentant des Etats-Unis, car cette suggestion éclaire la situation du destinataire qui n'est pas un tiers.

63. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) estime qu'une solution plus universellement acceptable pourrait consister à maintenir les mots "y compris tout destinataire" en ajoutant le qualificatif "qui n'est pas le chargeur".

64. M. DOUAY (France) dit que le membre de phrase supplémentaire proposé par le représentant de la Pologne va peut-être un peu trop loin, mais que la délégation française est prête à l'accepter.

65. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) continue de penser qu'il serait préférable de remplacer le mot "tout" par le mot "un".

66. *L'alinéa* b *du paragraphe 3, avec la modification proposée par la délégation des Etats-Unis, est approuvé.*

Paragraphe 4

67. M. VIGIL-TOLEDO (Pérou), appuyé par M. RAY (Argentine), fait observer que, dans la version espagnole du paragraphe 4 du texte actuel, le mot "surestaries" a été traduit à tort par les mots "*derechos de almacenaje*", au lieu du mot "*sobrestadías*".

68. Le PRÉSIDENT dit que cette question a été examinée au Comité de rédaction.

69. M. TANIKAWA (Japon), présentant l'amendement (A/CONF.89/C.1/L.25) de sa délégation qui tend à supprimer le paragraphe 4, explique que, selon le projet de texte, le fait qu'un connaissement ne mentionne pas que le fret et les surestaries sont payables par le destinataire constitue, jusqu'à preuve du contraire, une présomption qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Cependant, cette présomption est contraire à la nature de l'obligation de payer le fret et les surestaries lorsque le transport a été effectué. En outre, dans le cadre du contrat d'affrètement, les surestaries ne sont dues qu'à l'expiration du délai fixé et le paiement anticipé du fret est fixé par accord entre le transporteur et le chargeur, sans qu'il soit possible de compter des frais supplémentaires de surestaries, alors que la présomption énoncée dans le texte pourrait poser le principe du paiement anticipé du fret, même en cas de surestaries. En d'autres termes, ce texte est contraire non seulement à la nature juridique de l'obligation de payer le fret et les surestaries, mais à la possibilité pratique de le faire, et l'effet juridique des énonciations portées au connaissement serait déterminé par la règle générale en la matière. C'est pourquoi la délégation japonaise demande la suppression de l'ensemble du paragraphe.

70. M. DOUAY (France) dit que sa délégation préconise le maintien du paragraphe 4. En effet, ce paragraphe établit une présomption particulièrement utile en ce sens que ni le fret ni les surestaries ne sont payables par le destinataire si le connaissement n'en indique pas le montant. Les intérêts du destinataire sont suffisamment protégés par cette règle, qui est soumise à l'exception prévue dans la deuxième phrase, selon laquelle le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers. Ces deux dispositions sont excellentes et doivent être conservées.

71. Dans la deuxième phrase, l'expression "le destinataire" doit être remplacée par les mots "un destinataire", compte tenu de la décision prise au sujet de l'alinéa *b* du paragraphe 3.

72. M. KHOO (Singapour) dit que sa délégation se prononce fermement pour la règle énoncée au paragraphe 4, qui protège à la fois le transporteur, le destinataire et les tiers. Elle protège le transporteur du fait que la preuve n'est pas considérée comme péremptoire et elle présente une importance particulière pour la protection des tiers qui ont agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

73. Le PRÉSIDENT dit que le paragraphe 4 est maintenu, l'amendement japonais (A/CONF.89/C.1/L.25) ne recueillant pas un appui suffisant. Il invite les délégations qui ont proposé d'apporter des modifications au texte du paragraphe 4 à présenter leurs amendements.

74. M. REISHOFER (Autriche) annonce que, tenant compte de la décision prise précédemment au sujet de l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15, la délégation autrichienne retire son amendement au paragraphe 4 (A/CONF.89/C.1/L.102).

75. M. MORENO PARTIDAS (Venezuela) précise que le premier des amendements de sa délégation, qui figurent dans le document A/CONF.89/C.1/L.105, ne porte que sur une question de forme. Elle retire son

second amendement visant à ajouter un nouveau paragraphe 4 *bis* à l'article 16, étant donné que cet amendement est lié à l'indication obligatoire du fret dans le connaissement et qu'elle est donc sans objet.

76. M. NDAWULA (Ouganda) dit que l'amendement proposé au paragraphe 4 par sa délégation (A/CONF. 89/C.1/L.145) porte sur une question de forme et peut être renvoyé directement au Comité de rédaction.

77. M. MALLINSON (Royaume-Uni), présentant l'amendement de sa délégation au paragraphe 4 (A/CONF.89/C.1/L.175), fait observer qu'il est généralement impossible, au moment de l'émission d'un connaissement, de savoir si le destinataire aura à payer des surestaries et, dans l'affirmative, quel en sera le montant, pour la simple raison que les circonstances d'où naît l'obligation de payer les surestaries se produisent plus tard. En conséquence, la délégation du Royaume-Uni souhaite que, au principe de l'indication des surestaries encourues, qui implique l'indication de leur montant, on substitue une règle selon laquelle la présomption établie en faveur du destinataire ne peut être invoquée que dans les cas où le connaissement ne précise pas que les surestaries encourues doivent être payées par le destinataire. Ainsi, la disposition relative aux surestaries serait conforme à la disposition concernant le fret.

78. M. SELVIG (Norvège) signale que sa délégation ne peut pas accepter l'amendement du Royaume-Uni car le Code maritime scandinave contient déjà une disposition semblable au paragraphe 4, tel qu'il est présentement rédigé. Il ne faut pas oublier que les connaissements changent souvent de mains au cours de transactions commerciales; si le connaissement n'indiquait donc pas clairement le montant des surestaries auxquelles on peut s'attendre, l'acheteur se trouverait dans une situation délicate : il ne saurait pas s'il lui faut refuser purement et simplement le connaissement ou se borner à déduire un montant correspondant aux surestaries. Le transporteur qui entend réclamer des surestaries peut indiquer le montant maximal qui sera dû par le destinataire, pour l'information de ce dernier.

79. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) indique que sa délégation ne peut appuyer l'amendement du Royaume-Uni. L'indication générale qu'il faudra peut-être payer des surestaries d'un montant indéterminé n'est guère utile pour le destinataire puisque cette indication ne lui donne pas les renseignements dont il a besoin pour savoir combien il devra payer avant de prendre possession des marchandises. On a dit que cet amendement aurait aussi pour effet d'aligner la disposition à l'examen sur la disposition relative au fret, mais le représentant des Etats-Unis d'Amérique fait observer qu'il est seulement prévu, dans la disposition relative au fret, à l'alinéa *k* du paragraphe 1 de l'article 15, que le fret doit être payé au lieu de destination "dans la mesure où il doit être payé par le destinataire".

80. M. DIXIT (Inde) est d'avis que l'amendement du Royaume-Uni modifie le sens du texte de la CNUDCI, auquel la délégation indienne accorde sa préférence. Il faudrait indiquer au connaissement quelles surestaries sont dues par le destinataire.

81. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que sa délégation appuie l'amendement du Royaume-Uni. Il est difficile, sinon impossible, d'indiquer au connaissement le montant des surestaries qui devront être payées car le chargeur ignore quel pourra en être le montant au moment où le connaissement est délivré. On ne saurait donc considérer l'absence d'une telle mention comme établissant, sauf preuve contraire, la présomption que le destinataire n'a pas à payer de surestaries.

82. M. BYERS (Australie) indique que sa délégation est en faveur du texte actuel, pour les raisons exposées par les représentants de la Norvège et des Etats-Unis d'Amérique.

83. M. RAY (Argentine) estime qu'il est possible, dans certains cas, d'indiquer le montant des surestaries au connaissement, mais que dans d'autres, cela n'est pas conforme à la pratique générale; s'agissant de connaissements se référant à des chartes-parties, il est fréquent que le montant des surestaries ne soit pas précisé. Il serait cependant utile, dans l'intérêt du destinataire, que ce montant soit indiqué.

84. M. GORBANOV (Bulgarie) déclare que sa délégation est favorable au texte actuel.

85. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) suggère, à titre de compromis, d'insérer dans la première phrase les mots "le total des surestaries en jours et en heures". Le texte de la CNUDCI pourrait alors être approuvé avec cet amendement.

86. M. WATKINS (Royaume-Uni) est d'avis que la suggestion du représentant de la Pologne est utile mais qu'elle ne règle pas un problème pratique : le montant des surestaries n'est pas connu au moment de l'émission du connaissement.

87. M. MARTONYI (Hongrie) fait savoir que sa délégation ne peut pas accepter l'amendement du Royaume-Uni et qu'elle préfère le texte de la CNUDCI, pour les raisons mentionnées par les délégations de la Norvège et des Etats-Unis d'Amérique. Le montant des surestaries est d'une importance cruciale, non seulement pour le destinataire, mais aussi pour la pratique commerciale en matière de connaissements et de transport en général.

88. Le PRÉSIDENT constate que ni l'amendement du Royaume-Uni, ni la suggestion orale présentée par le représentant de la Pologne ne recueillent un appui suffisant. Il considère que ces amendements sont rejetés.

89. M. SIMS (Canada) fait observer que l'amendement présenté par sa délégation en ce qui concerne le paragraphe 4 (A/CONF.89/C.1/L.183) va dans le sens des vues exprimées par les représentants de la Norvège et des Etats-Unis d'Amérique au sujet de l'amendement du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.175). Se référant à la version anglaise du paragraphe 4, il fait observer que les expressions "*set forth the freight*" et "*set forth demurrage*" s'opposent à l'expression "*otherwise indicate*"; la délégation canadienne craint que cette dernière expression ne soit interprétée par les tribunaux comme signifiant que le transporteur n'aura qu'à ajouter une clause type dans les conditions générales imprimées au dos du connaissement. Cela serait contraire à l'intention de la Commission, qui est de veiller à ce que les renseignements nécessaires concernant le fret soient portés à l'attention du destinataire, afin qu'il n'y ait pas de malentendu de sa part; cela peut être particulièrement important lorsqu'il y a à la fois un contrat de transport et un connaissement et que seul le contrat de transport

contient des mentions particulières sur les surestaries et le fret.

90. Le PRÉSIDENT, constatant qu'aucun représentant ne désire prendre la parole sur l'amendement canadien, déclare qu'il considère que cet amendement est rejeté et que le paragraphe 4 est approuvé tel qu'il est rédigé dans le projet d'article.

La séance est levée à 18 h 5.

23e séance

Mercredi 22 mars 1978, à 10 h 20.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.89

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.11, L.26, L.67, L.82, L.122, L.159, L.170, L.171, L.176, L.182, L.185) [*suite*]

Article 17

1. Le PRÉSIDENT note que le paragraphe 1 ne fait l'objet d'aucun amendement.

2. *Le paragraphe 1 est approuvé.*

3. M. TANIKAWA (Japon) expose les raisons pour lesquelles sa délégation propose de supprimer les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17 (A/CONF.89/C.1/L.26). La pratique selon laquelle le transporteur émet des connaissements nets, c'est-à-dire sans réserves, en échange de la lettre de garantie est étroitement liée à la pratique des lettres de crédit. En effet, la banque exige souvent qu'un connaissement net lui soit présenté à titre de garantie avant d'établir une lettre de crédit. Mais, en fait, le connaissement initial ou le reçu de bord qui servent de base à l'établissement du connaissement qui va être négocié contiennent de nombreuses remarques sur l'état des marchandises, remarques qui sont importantes pour le transport mais ne le sont pas pour les transactions commerciales ou la vente des marchandises. Il y a du reste souvent des divergences d'opinion entre le transporteur et le chargeur à ce sujet, et, dans ce cas, le chargeur demande l'établissement d'un connaissement net en échange d'une lettre de garantie, bien que le transporteur ne soit pas favorable à cette pratique. Le connaissement net va permettre au chargeur de se faire payer par la banque immédiatement après l'expédition des marchandises.

4. Par conséquent, en pratique, les lettres de garantie affectent exclusivement les rapports entre le chargeur et le transporteur. A cet égard, le principe énoncé au paragraphe 2 est naturel et il n'est donc pas nécessaire de l'inclure dans la présente convention. En revanche, les paragraphes 3 et 4 soulèvent des difficultés car ils proposent une solution inéquitable, donc mauvaise. Dans ce cas, la délégation japonaise pense qu'il vaut mieux renoncer à régir la pratique des lettres de garantie dans la convention et s'en remettre pour cela aux régimes établis par les législations nationales.

5. M. MARCIANOS (Grèce) est du même avis que le représentant du Japon : le paragraphe 2 est inutile, car il énonce une évidence. Les paragraphes 3 et 4 doivent être supprimés car c'est généralement à la demande et dans l'intérêt du chargeur que le transporteur établit un connaissement net, non dans son intérêt propre; il serait donc injuste de lui ôter la possibilité d'invoquer la lettre de garantie ultérieurement. La Grèce propose donc de supprimer les trois paragraphes (A/CONF.89/C.1/L.11).

6. M. AMOROSO (Italie) appuie l'amendement japonais, ainsi que les raisons exposées par cette délégation.

7. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) appuie les déclarations de la Grèce, du Japon et de l'Italie. Il dit que sa délégation préfère finalement supprimer les trois paragraphes en discussion, plutôt que les seuls paragraphes 3 et 4, comme elle le propose dans son amendement (A/CONF.89/C.1/L.67).

8. L'article 17 vise pour l'essentiel à protéger le destinataire contre d'éventuelles manœuvres frauduleuses du chargeur et du transporteur, qui s'entendent pour établir un connaissement ne reflétant pas les faits. Les réserves ou annotations portées dans le connaissement sont importantes, en effet, car de nombreuses polémiques surgissent concernant l'état des marchandises et, surtout, la date d'expédition. Le chargeur, pour se protéger, demande au transporteur un connaissement sans réserves, en échange d'une lettre de garantie.

9. Il se peut que la lettre de garantie émise par le chargeur en échange d'un connaissement net ne soit pas le résultat d'une intention frauduleuse, mais vise seulement à faciliter la négociation du connaissement. En pratique, toutefois, nombreux sont les cas de lettres de garantie émises dans l'intention de léser un tiers et la délégation des Etats-Unis signale que la législation de son pays considère cet acte comme un délit; elle préfère d'ailleurs que l'on s'en remette aux régimes établis dans les législations nationales pour lutter contre de telles pratiques. En outre, il est difficile, dans les litiges, de distinguer les cas où l'émission de lettres de garantie procède d'une collusion entre chargeurs et transporteurs

et ceux où le transporteur était de bonne foi. Enfin, comme la lettre de garantie est une institution indésirable qu'il ne faut pas encourager, il est préférable de ne pas la mentionner et de supprimer les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17. Si toutefois la Commission décidait de conserver le paragraphe 2, la délégation des Etats-Unis maintiendrait son amendement à ce paragraphe.

10. M. BYERS (Australie) défend quant à lui le texte proposé par la CNUDCI, car il prévoit une sanction applicable sur le plan international à une pratique qui fait l'objet de traitements différents selon les diverses législations nationales, ou n'est parfois même pas réglementée du tout par ces législations. Il est donc souhaitable, à son avis, d'établir un régime international applicable à la pratique des lettres de garantie.

11. Le représentant du Japon a dit qu'en *common law* la règle veut que les clauses d'un contrat conclu entre deux parties ne soient pas opposables à un tiers, et qu'il est donc inutile d'énoncer cette règle dans la convention, au paragraphe 2 de l'article 17. Mais il ne s'agit pas d'une règle universelle, pas même dans les pays de *common law* où il peut y être dérogé. Du reste, le paragraphe 2 va plus loin que cette règle en stipulant que la lettre de garantie est nulle à l'égard de tout tiers. En fait, la question qui se pose est celle de savoir s'il faut protéger la personne qui risque d'être victime d'un dol, autrement dit d'exiger que les documents émis à l'occasion d'une transaction reflètent la réalité de la situation. Or, les paragraphes en discussion visent précisément à assurer que le connaissement donne une description exacte de la situation; ils contribuent de ce fait à renforcer la confiance en ces documents et favorisent donc le commerce international. Enfin, les sanctions prévues aux paragraphes 3 et 4 sont équilibrées, car la lettre de garantie est valable entre le chargeur et le transporteur uniquement dans les cas où il n'y a pas eu lésion intentionnelle.

12. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) présente l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.185), et dit que l'URSS propose de supprimer les paragraphes 3 et 4 de l'article 17, étant donné que les questions visées au paragraphe 3 peuvent être réglées selon les normes du droit interne, sans porter préjudice aux objectifs de l'unification, et que celles visées au paragraphe 4 peuvent être réglées de façon tout à fait satisfaisante en appliquant l'article 8 (voir observations écrites, A/CONF.89/7, page 58).

13. M. PALLUA (Yougoslavie) appuie l'amendement du Japon pour les raisons exposées par les délégations japonaise et américaine, et pense que le paragraphe 2 peut être maintenu.

14. M. SANYAOLU (Nigéria) appuie les arguments invoqués par la délégation australienne en faveur des paragraphes 3 et 4. Le paragraphe 4 introduit une exception justifiée à la règle énoncée à l'article 4 (limitation de la responsabilité du transporteur) en cas de lésion intentionnelle. D'une manière générale, la délégation nigériane appuie les paragraphes 3 et 4 parce qu'ils favorisent l'instauration d'un régime international uniforme concernant les garanties données par le chargeur.

15. M. EYZAGUIRRE (Chili) rappelle les conditions dans lesquelles les connaissements sans réserve sont émis par les transporteurs en faveur des chargeurs, afin de faciliter l'acceptation du connaissement par le destinataire ou la banque qui va octroyer un crédit documentaire. L'établissement du connaissement sans réserves par le transporteur se fait généralement en échange d'une lettre de garantie que lui remet le chargeur. Le fait qu'aucune annotation ou réserve ne figure dans le connaissement peut être le résultat d'un désaccord entre le chargeur et le transporteur concernant la quantité ou le poids des marchandises, mais peut aussi découler d'une entente frauduleuse entre eux au préjudice du destinataire ou de tout autre tiers détenteur du connaissement. Compte tenu des considérations qui précèdent, le Chili appuie les paragraphes 2, 3 et 4 du texte de la CNUDCI.

16. M. YOUN (Corée) dit que sa délégation a de sérieuses réserves à formuler concernant les paragraphes 3 et 4 de l'article 17, qui, à son avis, ne ménagent pas l'équilibre nécessaire entre la situation du chargeur et celle du transporteur. Au cas où l'état des marchandises ne correspond pas à la description donnée par le chargeur, le transporteur peut soit émettre un connaissement sans réserves en échange d'une lettre de garantie de la part du chargeur, soit émettre un connaissement avec réserves décrivant l'état réel des marchandises. Dans ce cas, le transporteur ne courra pas le risque visé aux paragraphes 3 et 4 de l'article 17. Mais comme la banque n'acceptera pas de négocier un connaissement assorti de réserves, le chargeur va demander au transporteur de lui émettre un connaissement net en échange d'une lettre de garantie, qui n'apporte aucun avantage au transporteur.

17. De son côté, le transporteur doit assumer le risque inhérent à cet arrangement. Premièrement, il se peut qu'il ne reçoive pas d'indemnisation complète du chargeur en cas de litige parce que le montant de l'indemnité prévue dans la lettre de garantie sera inférieur aux dommages-intérêts demandés. Ensuite, il peut s'écouler un délai assez long entre le moment où le transporteur reçoit la lettre de garantie et le moment du règlement de la réclamation. Enfin, il se peut que le chargeur soit devenu insolvable entre-temps parce qu'il sera en faillite ou aura disparu. Le transporteur est, par conséquent, placé dans une situation moins favorable que le chargeur et sa seule protection consiste à faire des réserves et à refuser d'émettre un connaissement net. Pour rétablir l'équilibre entre chargeur et transporteur, la délégation coréenne propose donc de supprimer les paragraphes 3 et 4.

18. M. DOUAY (France) dit que sa délégation est favorable au maintien du texte actuel de l'article 17, car ce texte la satisfait autant que l'article unique de la législation française qui traite de la même question. Il rappelle que, lorsque la CNUCED a décidé de réviser le régime des connaissements, elle a envisagé de réviser certaines pratiques en matière de connaissements qui, jusqu'ici, ne faisaient pas l'objet de réglementation, et elle a évoqué, à ce sujet, la pratique des lettres de garantie.

19. Le représentant de la France estime, pour sa part, qu'il est absolument indispensable de traiter de la question des lettres de garantie dans la convention, car, si certaines législations nationales traitent déjà de cette

question, d'autres, en revanche, ne contiennent aucune disposition à ce sujet. D'ailleurs, même lorsque la législation d'un pays contient des dispositions relatives aux lettres de garantie, le tribunal peut toujours considérer que ces dispositions n'ont qu'une valeur supplétive et peut se contenter d'appliquer purement et simplement la convention. Les lettres de garantie doivent donc faire l'objet d'une réglementation internationale — ce qui est, d'ailleurs, une des préoccupations majeures des Etats membres de la CNUCED qui ont décidé de réviser le régime des connaissements.

20. Le paragraphe 2 de l'article 17 pose un principe qui peut paraître élémentaire, mais qu'il est nécessaire de rappeler : celui de la nullité de la lettre de garantie à l'égard des tiers. C'est sur ce principe que repose tout le système des garanties, car la lettre de garantie est un acte passé entre le chargeur et le transporteur, qui peut être préjudiciable au tiers porteur de connaissement. Or, il ne faut pas que le tiers soit victime d'une convention que le chargeur a passée avec le transporteur à la seule fin d'obtenir un connaissement sans réserves pour les besoins du crédit documentaire. La règle énoncée au paragraphe 2 est donc une règle absolument essentielle, qu'il est impossible de refuser si l'on admet celle qui figure au paragraphe 1.

21. On peut se demander ce qui, dans une lettre de garantie, est valable, et ce qui ne l'est pas. Or, l'objet du paragraphe 3 est précisément de déterminer la valeur exacte de la lettre de garantie. D'après ce paragraphe, la lettre de garantie, bien que nulle à l'égard du tiers en vertu du paragraphe 2, est valable entre le chargeur et le transporteur, mais dans la mesure seulement où il n'y a pas une intention frauduleuse de léser des tiers. Ainsi, en cas de fraude, la lettre de garantie, qui est normalement valable entre le chargeur et le transporteur, devient nulle non seulement à l'égard des tiers, mais aussi entre les deux parties elles-mêmes, d'où la sanction prévue au paragraphe 4, qui est la déchéance de la limitation de responsabilité pour le transporteur en ce qui concerne le préjudice causé aux tiers du fait que le connaissement ne contenait pas de réserves, alors que le transporteur savait pertinemment qu'il y avait des réserves et que les tiers seraient victimes de cette déclaration frauduleuse. Pour la délégation française, la déchéance de la limitation de responsabilité du transporteur est la sanction la plus simple. C'est d'ailleurs la sanction prévue par la législation française qui, depuis qu'elle existe, n'a soulevé aucune difficulté, bien au contraire.

22. Le représentant de la France estime, en conclusion, que la question des lettres de garantie doit être réglée au niveau international, et cela dans l'intérêt bien compris du chargeur et du destinataire. Il lui paraît donc indispensable de maintenir toutes les dispositions de l'article 17, qui forment un tout.

23. M. SIMS (Canada) est favorable à la suppression des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17, pour les raisons indiquées par les représentants de la Grèce, du Japon, de l'Italie et des Etats-Unis. Il n'est pas, pour autant, favorable à l'abolition de la pratique des lettres de garantie, car il estime que ces lettres doivent continuer à être utilisées dans la mesure où la pratique commerciale l'exige. Mais il se demande s'il est sage de chercher à réglementer l'utilisation de ces lettres dans la convention. A son avis, les lettres de garantie ne représentent qu'un aspect du droit général des contrats, et la convention traite uniquement des contrats de transport. Il serait donc dangereux de chercher à réglementer une partie seulement du droit des contrats.

24. La délégation canadienne ne partage pas le point de vue des délégations qui, tout en déclarant que leur législation nationale contient déjà des dispositions relatives aux lettres de garantie, estiment néanmoins qu'il est nécessaire d'introduire des dispositions à ce sujet dans la convention. A son avis, l'article 17 n'atteindrait pas son but, car il ne contiendrait qu'une réglementation partielle des lettres de garantie, qui ne saurait répondre à tous les besoins et à toutes les situations. Les intéressés seraient donc obligés de recourir aux législations nationales pour combler les lacunes de la convention – ce qui, loin de favoriser l'uniformité des règles en la matière, ne ferait que créer de nouvelles divergences.

25. Le représentant du Canada estime que, dans les pays de *common law* comme dans les pays de droit romain, les législations nationales relatives aux lettres de garantie sont beaucoup plus complètes que le régime proposé à l'article 17 et contiennent des dispositions beaucoup plus détaillées, qui permettent de mieux traiter des différents types de fraudes. Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17 sont donc, à son avis, inutiles et, en tout cas, incomplètes.

26. M. RAY (Argentine) appuie sans réserve le texte de la CNUDCI, qui correspond entièrement à la législation argentine en la matière. Les dispositions de l'article 17 favorisent très nettement les chargeurs, surtout les chargeurs des pays exportateurs, en leur permettant d'obtenir plus facilement des crédits documentaires. Ces dispositions devraient d'ailleurs être complétées par des dispositions analogues dans la législation des pays destinataires, car la lettre de garantie est une simple convention entre le chargeur et le transporteur, qui relève de la législation nationale et qui n'est pas opposable aux tiers, notamment au destinataire. Si le transporteur émet un connaissement sans réserves, il est responsable à l'égard du destinataire, mais cela ne signifie pas que la lettre de garantie soit sans valeur. Le transporteur refuse d'ailleurs d'émettre un connaissement sans réserves quand il est possible de considérer la lettre de garantie comme nulle et non avenue, car le transporteur n'est pas couvert par son assurance quand une lettre de garantie a été émise. Le destinataire est protégé en cas de fraude du transporteur, car la lettre de garantie ne lui est pas opposable.

27. Le représentant de l'Argentine estime, contrairement au représentant du Canada, qu'il ne faut pas laisser aux législations nationales le soin de résoudre les problèmes posés par les lettres de garantie et que les règles à appliquer en la matière doivent être consacrées par le droit international. Il est donc favorable aux dispositions de l'article 17, qui faciliteront les rapports entre le transporteur et le chargeur, notamment lorsque le chargeur appartient à un pays exportateur.

28. M. DIXIT (Inde) est favorable au texte de la CNUDCI, car les dispositions de l'article 17 ont pour objet d'éliminer la pratique frauduleuse qui consiste,

pour le chargeur, à accorder au transporteur une lettre de garantie en échange d'un connaissement sans réserves, qui lui permettra d'obtenir des facilités de crédit auprès des banques. Une telle pratique lèse à la fois le destinataire et les banques qui avancent des fonds au chargeur. Il faut donc l'interdire. L'argument selon lequel cette pratique continuera de toute façon, que le droit international l'interdise ou non, n'est pas valable, car il est impossible de garantir qu'une loi ne sera pas violée. L'argument selon lequel certaines législations nationales traitent déjà de la question n'est pas plus convaincant, car, même si les législations de tous les pays contenaient des dispositions relatives aux lettres de garantie – ce qui n'est pas le cas –, il n'en serait pas moins nécessaire d'avoir une législation unique en la matière au niveau international afin d'éviter les conflits de lois.

29. Le représentant de l'Inde pense qu'il est indispensable de mettre fin à l'utilisation frauduleuse des lettres de garantie, car cette pratique risque de porter atteinte à la valeur de ces documents et à la confiance qu'on leur accorde — ce qui nuirait certainement au commerce international. C'est donc dans l'intérêt même du commerce international qu'il faut maintenir les dispositions de l'article 17.

30. M. TANIKAWA (Japon) fait observer qu'en vertu du paragraphe 3, si le transporteur ou la personne agissant en son nom émet un connaissement sans réserves en échange d'une lettre de garantie, dans l'intention de tromper une tierce partie, le transporteur ne peut pas réclamer une indemnité au chargeur. Or, c'est à la demande du chargeur que le connaissement net est émis en échange de la lettre de garantie. Par conséquent, si le transporteur est coupable de fraude, le chargeur l'est également — en fait, c'est lui qui est le principal fraudeur. Dans ces conditions, le chargeur n'aura aucune peine à prouver que le transporteur a eu l'intention de frauder, puisqu'il a eu la même intention, et il pourra ainsi se libérer de l'obligation que lui impose la lettre de garantie, bien qu'il soit le principal fraudeur. Ainsi, si le paragraphe 3 est adopté, il sera toujours possible au chargeur de refuser au transporteur l'indemnité que celui-ci pourra lui réclamer au titre de la lettre de garantie. Le représentant du Japon estime qu'une telle solution serait injuste et que les problèmes posés par les lettres de garantie ne doivent pas être réglés au moyen du droit privé applicable aux relations entre le transporteur et le chargeur.

31. M. KHOO (Singapour) est enclin à penser que les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17 doivent être supprimés, pour les raisons indiquées notamment par les représentants du Canada, de la Corée et du Japon. Le paragraphe 2 énonce une évidence et le paragraphe 3, qui traite de façon simpliste d'une situation compliquée, est à la fois inutile et incomplet, comme l'a fort justement dit le représentant du Canada.

32. M. SMART (Sierra Leone) estime que, pour les raisons déjà exposées par les représentants de l'Australie, de l'Inde et du Nigéria, il y a lieu de conserver les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17, tels qu'ils figurent dans le projet de convention.

33. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) considère que, même si les législations nationales contiennent des règles sur la validité des lettres de garantie, l'unification internationale de ces règles est nécessaire. La validité des lettres de garantie, les circonstances où elles ne sont plus considérées comme valides, et les circonstances où la responsabilité du transporteur devient illimitée sont des questions très importantes en matière de commerce international et il n'est que normal qu'elles soient traitées dans la convention. De plus, l'article 17 constitue un compromis entre des conceptions différentes. Pour toutes ces raisons, la délégation de la République fédérale d'Allemagne estime qu'il y a lieu de conserver les paragraphes 2, 3 et 4 de cet article.

34. M. LUMSDEN (Irlande) soutient le projet d'amendement du Japon visant à supprimer les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17, pour les raisons qui ont déjà été exposées par d'autres représentants, et surtout parce qu'il estime que la question dont traitent ces paragraphes serait mieux à sa place dans une convention sur le droit des contrats.

35. M. PTAK (Pologne) pense que s'il faut traduire dans la convention la pratique du commerce maritime en matière de lettres de garantie, le paragraphe 2 de l'article 17 le fait avec clarté et simplicité. Mais il se demande si cela est bien nécessaire. Quant aux paragraphes 3 et 4 de l'article 17, il faut les supprimer parce que le problème de la lettre de garantie est traité normalement dans la législation de chaque pays. Déterminer si une lettre de garantie a été émise en toute bonne foi ou non est extrêmement difficile. Faire supporter au seul transporteur les conséquences du fait qu'une lettre de garantie a été émise de mauvaise foi ne serait pas juste et ne contribuerait nullement à éliminer la lettre de garantie des pratiques du commerce maritime. Vu la rapidité de la manutention des marchandises dans les ports modernes, le contrôle de la quantité et de l'état des marchandises chargées devient difficile, voire illusoire. Si le transporteur veut éviter les interruptions dans la manutention des marchandises, il lui faut souvent émettre un connaissement net en échange d'une lettre de garantie. Celle-ci ne constitue une sûreté que pour le transporteur. Elle ne sert que dans les relations entre chargeur et transporteur. Elle est sans effet à l'égard du destinataire ou du porteur d'un connaissement sans réserve, lequel est suffisamment protégé par les dispositions énoncées au paragraphe 2 de l'article 17.

36. M. BREDHOLT (Danemark) estime qu'il y a lieu de conserver le paragraphe 2 de l'article 17 car il est très important en ce qui concerne la protection des tiers. Pour le reste de l'article 17, la délégation danoise partage les vues de la délégation de Singapour et considère qu'il vaudrait mieux que le problème soit résolu dans les législations nationales, d'autant plus que les règles internationales ne permettront peut-être pas d'aboutir à l'uniformisation cherchée. C'est pourquoi la délégation danoise opte pour la suppression des paragraphes 3 et 4 de l'article 17.

37. M. GOÑI (Espagne) pense que la question de la lettre de garantie est une de celles qui exigent le plus une uniformisation internationale, car, pour le moment, la situation à cet égard est extrêmement confuse. Mais l'uniformité fût-elle acquise, on ne voit pas quel inconvénient il pourrait y avoir à adopter un texte qui règle la question de manière équitable comme le fait le projet de convention. En tout cas la délégation espagnole estime

qu'il est indispensable de conserver dans son intégralité le texte de l'article 17 du projet de convention. De plus, au paragraphe 3, il y aurait lieu de remplacer l'expression "*any consignee*" par "*a consignee*", comme on l'a fait pour l'article 16.

38. Le PRÉSIDENT annonce qu'il va mettre aux voix le projet d'amendement du Japon visant à supprimer les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 17 du projet de convention.

39. M. AMOROSO (Italie) et M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) pensent qu'il serait préférable de procéder au vote paragraphe par paragraphe.

40. Le PRÉSIDENT demande à la Commission de se prononcer sur le principe du maintien du paragraphe 2 de l'article 17. Si la Commission décide de conserver le paragraphe 2, on examinera ensuite les amendements qui s'y rapportent.

41. *Par 55 voix contre 5, avec 6 abstentions, la Commission décide de conserver le paragraphe 2.*

42. Le PRÉSIDENT demande à la Commission de se prononcer sur la suppression du paragraphe 3 de l'article 17.

43. *Par 42 voix contre 19, avec 6 abstentions, la Commission décide de ne pas supprimer le paragraphe 3.*

44. Le PRÉSIDENT demande à la Commission de se prononcer sur la suppression du paragraphe 4 de l'article 17.

45. *Par 42 voix contre 19, avec 6 abstentions, la Commission décide de ne pas supprimer le paragraphe 4.*

46. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à examiner les amendements relatifs au paragraphe 2 de l'article 17.

47. Le Président dit que la Commission commencera par examiner l'amendement des Etats-Unis, publié sous la cote A/CONF.89/C.1/L.67.

48. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) fait observer que sa délégation a présenté un amendement au paragraphe 2 dans l'idée que le paragraphe 4 serait supprimé. En effet, il lui semblait souhaitable de ne priver du bénéfice des dispositions relatives aux limites de responsabilité un transporteur qui, en échange d'une lettre de garantie, s'abstient de faire des réserves dans un connaissement, que dans le cas des pertes encourues par un ayant-droit de bonne foi qui s'est fié à la description des marchandises donnée au connaissement, et non dans le cas des pertes dues à d'autres causes. Comme cet amendement aurait dû être examiné avant le vote sur les paragraphes 3 et 4, la délégation américaine le retire.

49. Le PRÉSIDENT appelle l'attention des membres de la Commission sur l'amendement de la France au paragraphe 3, publié sous la cote A/CONF.89/C.1/L.82.

50. M. DOUAY (France) rappelle que, lors de l'examen de l'article 16, la Commission a repoussé l'amendement français tendant à supprimer un membre de phrase identique à celui qu'elle propose de supprimer à l'article 17, mais qu'elle a accepté en revanche de remplacer les mots "y compris le destinataire" par les mots "y compris un destinataire". C'est pourquoi la délégation française propose d'apporter la même modification de forme au paragraphe 3 de l'article 17.

51. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) indique que, pour aligner le paragraphe 4 de l'article 17 sur les dispositions du paragraphe 1 de l'article 8, du paragraphe 3 de l'article 9 et de l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 13, le Comité de rédaction pourrait remplacer la formule "qui a agi" par une autre formule indiquant un lien de causalité.

52. M. GONDRA (Espagne) fait observer que la modification d'ordre rédactionnel proposée par le représentant de la France permet d'aligner les textes français et anglais de l'article 17 sur la version espagnole. Il ajoute qu'il conviendrait d'ajouter, au paragraphe 4, comme le proposait la délégation américaine dans son amendement A/CONF.89/C.1/L.67, à la suite des mots "y compris un destinataire" le membre de phrase qui figure déjà à l'alinéa *b* du paragraphe 3 de l'article 16, à savoir "qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement".

53. M. KHOO (Singapour) croit comprendre, au sujet du paragraphe 3, que la première phrase renvoie à un cas bien précis, à savoir celui où le transporteur a l'intention de léser un tiers. Or l'emploi du mot "si dans ce dernier cas" au début de la deuxième phrase risque de prêter à confusion. Il suggère donc de remplacer ces mots par une formule du type "si, en pareil cas".

54. M. SELVIG (Norvège) fait observer qu'en fait la première phrase du paragraphe 3 vise deux situations, d'une part la situation habituelle où le transporteur agit de bonne foi et d'autre part le cas de fraude visé par le membre de phrase qui commence par les mots "sauf lorsque le transporteur". Par conséquent, il n'y a pas lieu de modifier le texte du paragraphe 3.

55. Le PRÉSIDENT dit que, s'il n'entend pas d'objections, il considérera que la Commission approuve le texte des paragraphes 3 et 4 de l'article 17 et les renvoie au Comité de rédaction, accompagnés des observations formulées par les représentants de la France, des Etats-Unis d'Amérique et de l'Espagne.

56. *Il en est ainsi décidé.*

57. Le PRÉSIDENT informe les membres de la Commission que la délégation du Royaume-Uni a retiré son amendement au paragraphe 3 (A/CONF.89/C.1/L.176) et les invite à passer à l'examen de la proposition de la délégation de la République fédérale d'Allemagne tendant à ajouter un nouveau paragraphe à l'article 17 (A/CONF.89/C.1/L.170).

58. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne), présentant la proposition de sa délégation, dit que les Règles de La Haye de 1921[1] contenaient une disposition similaire au paragraphe 5 de l'article IV. Il importe en effet de préciser dans la convention que la responsabilité du transporteur ne saurait être mise en cause si le chargeur a fait sciemment dans le connaissement une déclaration inexacte. Dans une certaine mesure, ce nouveau paragraphe serait la contrepartie de la disposition relative à la responsabilité illimitée du transporteur.

59. M. BYERS (Australie) ne peut souscrire à l'amendement de la République fédérale d'Allemagne, car il

[1]. Voir The International Law Association, *Report of the Thirtieth Conference*, vol. II, *Proceedings of the Maritime Law Committee*, Londres, Sweet & Maxwell Ltd., 1922, p.269.

risquerait d'avoir pour résultat que le transporteur ne pourrait jamais être tenu pour responsable.

60. Le PRÉSIDENT déclare que, s'il n'entend pas d'objections, il considérera que la Commission rejette l'amendement de la République fédérale d'Allemagne (A/CONF.89/C.1/L.170).

61. *Il en est ainsi décidé.*

62. M. SORENSEN (Maurice) appelle l'attention des participants sur les amendements présentés par sa délégation aux articles 5 et 6 (A/CONF.89/C.1/L.122 et L.127), dans lesquels on retrouve une expression semblable à celle employée dans l'amendement de la République fédérale d'Allemagne "pertes ou dommages causés aux marchandises ou en rapport avec les marchandises", semblable également à celle qui figure déjà dans les Règles de La Haye et le Protocole de Bruxelles[2]. Mais il s'étonne par ailleurs de voir proposer une disposition tendant à limiter la responsabilité du transporteur, alors que l'idée générale est plutôt de rendre ce dernier responsable des dommages prévisibles et directs.

Article 18

63. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne), présentant l'amendement de sa délégation tendant à supprimer l'article 18 (A/CONF.89/C.1/L.171), explique qu'il existe de multiples moyens de constater un contrat de transport mais qu'un instrument prouvant qu'un contrat a été conclu ne prouve aucunement que les marchandises ont été remises au transporteur. Aux termes de la définition adoptée à l'article premier, un connaissement constate la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur, mais l'article 18 vise les documents autres que les connaissements; par conséquent, si l'on retenait l'hypothèse émise dans cette disposition, cela signifierait que les parties à un contrat ne pourraient émettre des documents constatant un contrat autres que des connaissements, que si elles conviennent que ces documents feront foi de la prise en charge des marchandises. Or, de l'avis de la délégation de la République fédérale d'Allemagne, cette restriction serait mal venue et il serait préférable de supprimer l'article 18.

64. M. GUEIROS (Brésil) appuie l'amendement de la République fédérale d'Allemagne.

65. M. MONTGOMERY (Canada) souscrit à l'amendement de la République fédérale d'Allemagne de supprimer l'article 18 et donne deux exemples à l'appui de cet amendement. Premièrement, quand un chargeur et un transporteur concluent un contrat de transport par télex, il est clair que le deuxième télex envoyé par le transporteur, c'est-à-dire le document autre que le connaissement, ne saurait constater la prise en charge des marchandises. Deuxièmement, dans le cas prévu au paragraphe 4 de l'article 2 (transport de marchandises par expéditions successives), il est manifeste que le transporteur ne prendra pas en charge toutes les marchandises qui font l'objet du contrat de transport. La délégation canadienne croit comprendre que la CNUDCI a inclus cet article dans le projet de convention, dans l'idée d'aider les chargeurs à faire valoir leurs droits en cas de pertes ou dommages survenus au cours du transport. Mais, en fait, dans la pratique, le chargeur n'a aucun mal à prouver que le transporteur a pris en charge les marchandises, en faisant appel, par exemple, au transporteur terrestre qui a acheminé les marchandises de l'usine au port. Qui plus est, les dispositions de l'article 18 pourraient facilement entrer en conflit avec celles de l'article 4 concernant la durée de la responsabilité.

66. Par ailleurs, M. Montgomery annonce que sa délégation retire son amendement à l'article 18 (A/CONF.89/C.1/L.182) en faveur de l'amendement de la République fédérale d'Allemagne.

67. M. GONDRA (Espagne) dit que, tel qu'il est libellé actuellement, l'article 18 suscite de sérieuses réserves de la part de sa délégation, parce que, du point de vue juridique, un document permettant de constater la conclusion d'un contrat ne prouve pas nécessairement l'exécution dudit contrat, à l'exception du connaissement, lequel est doté de cette double propriété en vertu du paragraphe 1 de l'article 14. L'amendement canadien offrait une solution de rechange. Mais, si le texte actuel du paragraphe 18 n'est pas modifié, la délégation espagnole se prononcera pour sa suppression.

68. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) appelle l'attention des membres de la Commission sur l'amendement présenté par la délégation polonaise sous la cote A/CONF.89/C.1/L.159 qui résout certains problèmes de rédaction.

La séance est levée à 13 heures.

[2] Voir Société du Journal de la Marine marchande, *Le Droit maritime français*, 20e année, nº 235 (juillet 1968), p.396. Voir également Nations Unies, *Registre des textes des Conventions et autres instruments relatifs au droit commercial international*, vol. II, p 190.

24e séance

Mercredi 22 mars 1978, à 17 h 15.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.24

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF. 89/8, A/CONF.89/C.1/L.93, L.159, L.171) [*suite*]

Article 18 (fin)

1. Le PRÉSIDENT demande aux délégations, en particulier celle de la République fédérale d'Allemagne, si elles accepteraient que l'on s'écarte du règlement intérieur en examinant l'amendement à l'article 18 présenté par la délégation polonaise (A/CONF.89/C.1/L.159) avant celui de la République fédérale d'Allemagne visant à supprimer cet article (A/CONF.89/C.1/L.171).

2. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que, si la Commission approuve l'amendement polonais, la délégation de la République fédérale d'Allemagne veut bien retirer son amendement.

3. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) souligne qu'en présentant son amendement la délégation polonaise ne cherche pas à modifier le principe essentiel de l'article 18, mais à en améliorer le libellé, qui est insuffisant tant du point de vue juridique que du point de vue logique.

4. Dans le projet de la CNUDCI, les marchandises sont réputées être placées sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les prend en charge. Le texte de l'article 18 part d'une conception erronée, car il faut faire une distinction entre la conclusion du contrat de transport et la prise en charge, qui coïncident rarement dans le temps; le chargeur ne remet pas les marchandises tant que le contrat de transport n'a pas été conclu. Le contrat de transport prend normalement la forme d'un engagement de fret, mais cet engagement ne saurait être considéré comme une confirmation de la prise en charge des marchandises par le transporteur et, par conséquent, le document qui constate les deux actes est le connaissement émis à la suite de l'engagement de fret. Le connaissement est donc le seul document qui remplit simultanément deux fonctions en matière de preuve et le projet de convention n'attribue ces fonctions à aucun autre document; un document autre qu'un connaissement est considéré simplement comme faisant foi du contrat de transport, mais non de la prise en charge des marchandises. Le problème pourrait être résolu soit en supprimant cet article, comme l'a proposé la République fédérale d'Allemagne, soit en le modifiant de façon à conserver le principe initial, mais en indiquant clairement qu'un document autre qu'un connaissement délivré par le transporteur pour constater la réception des marchandises à transporter fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il est alors superflu d'ajouter que ce document fait également foi du contrat de transport.

5. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande), parlant des amendements proposés par sa délégation dans le document A/CONF.89/C.1/L.93, dit qu'elle peut accepter l'amendement polonais, à condition qu'il soit précisé qu'un transporteur ne peut délivrer, sans l'assentiment du chargeur, un document autre qu'un connaissement pour constater un contrat de transport.

6. M. FAHIM (Egypte) dit que sa délégation peut difficilement accepter le texte de la CNUDCI, mais qu'elle n'est pas favorable à la suppression totale de l'article 18. Il appuie l'amendement polonais, qui est conforme à la pratique établie.

7. M. WAITITU (Kenya) fait observer que l'amendement polonais modifie considérablement le sens du texte de la CNUDCI. La délégation kényenne est d'avis que ce texte, tel qu'il est rédigé, ne fait qu'établir une présomption, que quinconque peut écarter en faisant valoir, dans un cas déterminé, un document autre que le connaissement ne peut constater la prise en charge des marchandises.

8. M. MARCIANOS (Grèce) estime que le texte actuel de l'article 18 est dépourvu de signification; en effet, un document autre qu'un connaissement ne peut constater à la fois le contrat de transport et la prise en charge des marchandises. Le représentant de la Grèce préférerait que l'on supprime cet article, mais à défaut, il accepterait l'amendement polonais.

9. M. SMART (Sierra Leone) dit que, si son interprétation est correcte, l'article 18 vise à assurer que lorsqu'un document autre qu'un connaissement est délivré pour constater un contrat de transport ce document puisse être aussi accepté comme preuve de la réception des marchandises par le transporteur. Ce texte peut créer des difficultés pour un transporteur qui a délivré un tel document, mais qui n'a pas pris possession des marchandises; cependant, comme le représentant du Kenya l'a fait observer, il s'agit simplement d'une présomption qui peut être écartée par le transporteur.

10. Les caractéristiques du connaissement, telles qu'elles sont définies au paragraphe 6 de l'article premier, ne se limitent pas aux deux fonctions mentionnées par le représentant de la Pologne – constatation d'un

contrat de transport et de la prise en charge des marchandises. Le connaissement constitue également un engagement, de la part du transporteur, de remettre les marchandises contre remise de ce document. Ce serait donc une erreur de penser qu'un document qui remplit les deux premières conditions est nécessairement un connaissement, et d'étendre cette hypothèse aux autres documents qui le remplacent. L'amendement polonais serait plus généralement acceptable si l'on y insérait les mots "du contrat de transport et" après les mots "fait foi, sauf preuve contraire". La délégation sierra-léonienne pourrait alors l'appuyer; sinon, elle préférerait que le texte initial soit maintenu.

11. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) dit que sa délégation estime que le membre de phrase proposé par le représentant de la Sierra Leone est tout à fait acceptable; il contribuerait à dissiper les doutes des délégations qui jugent nécessaire de préciser que le document en question fait foi de la conclusion du contrat de transport.

12. M. MARCIANOS (Grèce) et M. FAHIM (Egypte) déclarent qu'ils peuvent accepter l'amendement polonais avec le sous-amendement proposé par la délégation sierra-léonienne.

13. M. POPOV (Bulgarie) dit que sa délégation appuie l'amendement polonais initial, sans l'insertion des mots proposés par le représentant de la Sierra Leone.

14. M. NDAWULA (Ouganda) dit que sa délégation se prononce pour le maintien de l'article 18 établi par la CNUDCI. Son principal mérite est d'énoncer la doctrine de la forclusion, en vertu de laquelle un transporteur qui a délivré un document autre qu'un connaissement ne peut nier l'existence du contrat de transport ou la prise en charge effective des marchandises, selon le cas.

15. M. KERRY (Royaume-Uni) dit que sa délégation, comme celle de la Bulgarie, préfère le texte proposé par la Pologne. L'addition proposée par la délégation sierra-léonienne n'est pas satisfaisante, étant donné qu'un document délivré pour constater la réception des marchandises peut être une simple constatation de leur prise en charge, ce qui ne saurait être considéré comme un commencement de preuve de la conclusion d'un contrat de transport.

16. M. REISHOFER (Autriche) s'associe au représentant du Royaume-Uni. La délégation autrichienne approuve l'amendement polonais initial aux termes duquel un document autre qu'un connaissement constate la réception des marchandises à transporter et peut donc être considéré comme constatant, sauf preuve contraire, la prise en charge des marchandises, puisque les deux faits sont analogues. En revanche, la délégation autrichienne ne peut accepter le sous-amendement proposé par le représentant de la Sierra Leone; la conclusion du contrat de transport et la prise en charge des marchandises ne sont pas comparables, puisque l'un de ces deux actes peut avoir lieu sans l'autre.

17. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), parlant de l'amendement de la République démocratique allemande, souligne qu'il est important de préciser qu'un document autre qu'un connaissement ne peut être délivré sans l'approbation du chargeur.

18. M. DIXIT (Inde) dit que l'amendement polonais, tel qu'il a été amendé par la délégation de la Sierra Leone, est acceptable pour la délégation indienne; il améliore incontestablement le texte initial, bien qu'il implique un léger changement d'accent.

19. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) propose à titre de compromis que le sous-amendement de la délégation de la Sierra Leone soit développé pour se lire "de la conclusion du contrat de transport et de la". Ainsi serait exprimée l'intention initiale de la délégation polonaise qui est de préciser que les documents autres que les connaissements émis pour constater la réception des marchandises constatent également la conclusion du contrat et la prise en charge de ces marchandises.

20. M. SMART (Sierra Leone) dit qu'il pourrait accepter la proposition du représentant de la Pologne qui va au-devant de ses préoccupations.

21. Le PRÉSIDENT, notant que les propositions orales des délégations de la Sierra Leone et de la Pologne sont mutuellement acceptables pour ces délégations, dit qu'il considère que la Commission n'est plus saisie de l'amendement polonais initial. Il invite les participants à limiter leurs observations à l'amendement polonais tel qu'il a été modifié.

22. M. MALELA (Zaïre) appuie l'amendement polonais dans sa forme révisée.

23. M. BYERS (Australie) dit qu'à son avis le texte initial de la CNUDCI est beaucoup plus logique. Les amendements qui visent à le remplacer partent de l'idée que l'important n'est pas le fait qu'un transporteur a émis un document constatant le contrat, mais le fait qu'il a délivré un reçu pour les marchandises.

24. M. DOUAY (France) dit que la difficulté avec le texte de la CNUDCI, c'est que la première disposition implique qu'un document autre qu'un connaissement pourrait être considéré comme un contrat de transport. Sur ce point, l'amendement polonais initial représente une amélioration par rapport au texte existant, et la délégation française pourrait l'appuyer.

25. En ce qui concerne la deuxième disposition de l'amendement polonais tel qu'il a été modifié, la délégation française estime inutile de prévoir qu'un document autre qu'un connaissement constate, sauf preuve contraire, le contrat de transport. Il serait préférable d'omettre une telle disposition, car elle ne ferait que nuire à la souplesse qui marque la pratique courante dans ce domaine. L'essentiel est de dire que ces documents pourraient, sauf preuve contraire, constater la réception des marchandises.

26. Enfin, sur un point de rédaction, la délégation française estime que la première disposition de l'amendement polonais révisé devrait être remaniée de manière à faire référence à un document de transport alors qu'il y est simplement question d'un reçu des marchandises. M. Douay propose donc de remplacer les mots "Si le transporteur délivre un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter" par les mots "Si le transporteur délivre un document de transport autre qu'un connaissement...".

27. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que la délégation des Etats-Unis avait favorablement accueilli l'amendement polonais initial et qu'elle ne peut donc approuver les modifications orales dont cet amendement a fait l'objet. Avec ces modifications, un docu-

ment qui constate simplement la réception des marchandises pourrait, en quelque sorte, constater également le contrat de transport. Le contenu et la nature de ce contrat sont cependant des questions qui doivent être décidées dans chaque cas, en fonction des circonstances, et qui ne peuvent être réglées par une disposition de ce genre. M. Honnold suggère donc que la Commission soit invitée à voter séparément sur l'amendement polonais initial et sur sa nouvelle version. Si cette suggestion est acceptée, la délégation des Etats-Unis votera en faveur de l'amendement initial et contre la dernière version.

28. M. SMART (Sierra Leone), prenant la parole pour une motion d'ordre, dit qu'il avait cru comprendre que la Commission n'était plus saisie de l'amendement polonais initial. Les membres de la Commission devraient par conséquent limiter leurs observations à cet amendement tel qu'il a été modifié oralement par la délégation de la Sierra Leone et par le représentant de la Pologne.

29. M. CASTRO (Mexique), appuyant la proposition française, souligne que l'objet de l'article 18, comme il en a été convenu lors des négociations qui ont eu lieu à la CNUDCI, est d'assurer qu'il y ait dans la Convention une disposition pouvant s'appliquer à un document de transport autre qu'un connaissement. Il arrive souvent, pour de petites quantités de marchandises, qu'il ne soit émis qu'une police ouverte et non un connaissement. La police est généralement établie au port de destination ou, éventuellement, à bord du navire.

30. Mme YUSOF (Malaisie), appuyant les observations du représentant de l'Australie, dit que le texte de la CNUDCI a l'avantage supplémentaire de mettre en relief la force probante des documents autres que les connaissements en ce qui concerne tant la conclusion du contrat de transport que la prise en charge des marchandises. Parfois, ces deux faits ne se produisent pas simultanément et, de l'avis de la délégation malaisienne, le texte actuel offre un moyen de pression en ce sens qu'il établit une présomption qui peut être écartée sur la base des faits invoqués par le transporteur.

31. M. WUREH (Libéria) dit que la délégation libérienne éprouverait des difficultés à appuyer l'amendement polonais avec la modification qui vient d'y être apportée, car il peut y avoir des circonstances où le transporteur n'accepte pas, ou refuse, de transporter les marchandises. En outre, on ne peut considérer qu'un simple reçu constate la conclusion d'un contrat de transport.

32. M. QUARTEY (Ghana) dit qu'il y a une différence fondamentale entre le texte de la CNUDCI et l'amendement polonais tel qu'il a été modifié : en effet, l'intention déclarée du texte de la CNUDCI était de constater un contrat de transport, et l'amendement polonais modifié vise la réception des marchandises. Il pourrait en résulter des difficultés en ce qui concerne la prise en charge des marchandises par le transporteur, étant donné qu'un contrat de transport doit décrire les marchandises qui en font l'objet. M. Quartey propose donc que le texte actuel soit modifié de manière à prévoir qu'un document autre qu'un connaissement fait foi, sauf preuve contraire, d'un accord concernant le transport des marchandises décrites dans le document et non de la prise en charge effective des marchandises par le transporteur.

33. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur l'amendement polonais (A/CONF.89/C.1/L.159) tel qu'il a été modifié oralement par les représentants de la Sierra Leone et de la Pologne.

34. *Par 21 voix contre 15, avec 34 abstentions, l'amendement, ainsi modifié, est adopté.*

35. M. MÜLLER (Suisse), prenant la parole pour expliquer son vote, dit que si le sous-amendement oral proposé par la Sierra Leone et l'amendement polonais avaient été mis aux voix séparément il aurait voté contre le premier et pour le second.

36. M. DOUAY (France) propose que le sous-amendement oral qu'il a présenté concernant l'amendement polonais soit renvoyé au Comité de rédaction.

37. M. CASTRO (Mexique), M. MARTONYI (Hongrie) et M. FUCHS (Autriche) appuient cette proposition.

38. M. MARCIANOS (Grèce) et M. SUCHORZEWSKI (Pologne) s'y opposent.

39. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur la proposition française.

40. *Par 22 voix contre 18, avec 23 abstentions, la proposition est rejetée.*

41. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) rappelle que sa délégation s'est déclarée prête à retirer son amendement (A/CONF.89/C.1/L.171) si l'amendement polonais (A/CONF.89/C.1/L.159) était accepté par la Commission. Or, la Commission n'a pas voté sur ce dernier mais sur un texte modifié à la suite de sous-amendements oraux présentés par les délégations de la Sierra Leone et de la Pologne. M. Ganten demande donc à la Commission de voter sur l'amendement de la délégation de la République fédérale d'Allemagne.

42. M. AMOROSO (Italie) appuie cet amendement, en particulier pour cette raison que le grand nombre d'abstentions enregistrées lors du vote sur l'amendement polonais révisé montre que l'opinion de la Commission sur l'article 18 reste confuse.

43. M. SELVIG (Norvège) estime lui aussi que les résultats du vote sont révélateurs d'une certaine insatisfaction parmi les membres de la Commission. Par ailleurs, la Commission va se heurter à des difficultés de procédure si elle accède à la requête du représentant de la République fédérale d'Allemagne. Dans ces conditions, la Commission pourrait peut-être désigner un groupe restreint composé de quelques-uns de ses membres pour tenter de mettre au point un texte satisfaisant qu'elle examinerait ensuite.

44. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que sa délégation pourrait accepter la proposition du représentant de la Norvège.

45. M. SMART (Sierra Leone) dit que, de l'avis de la délégation de la Sierra Leone, toute nouvelle tentative d'ouvrir un débat sur la suppression de l'article 18, suppression qui est proposée dans le document A/CONF.89/C.1/L.171, serait en contradiction avec la décision déjà prise par la Commission qui est de maintenir l'article 18, sous réserve de l'amendement proposé dans le document A/CONF.89/C.1/L.159, tel qu'il a été

modifié oralement par les délégations de la Sierra Leone et de la Pologne.

46. A la suite d'un débat de procédure auquel prennent part M. GUEIROS (Brésil), M. GORBANOV (Bulgarie), M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne), M. SELVIG (Norvège), M. SLOAN (Représentant du Secrétaire général) et M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence), M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que la délégation de la République fédérale d'Allemagne n'insistera pas pour que la Commission examine l'amendement contenu dans le document A/CONF.89/C.1/L.171, étant entendu que la Conférence s'efforcera de dégager, en séance plénière, une solution aux difficultés que l'article 18 continue de poser à de nombreuses délégations.

47. *Il en est ainsi décidé.*

48. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) dit que, en raison de la longueur des débats qui ont eu lieu sur l'article 18 et pour accélérer les travaux de la Commission, la délégation de la République démocratique allemande retire son amendement (A/CONF.89/C.1/L.93).

La séance est levée à 19 h 30.

25e séance

Jeudi 23 mars 1978, à 10 h 10.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.25

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF. 89/8, A./CONF.89/C.1/L.12, L.27, L.44, L.46, L.68, L.78, L.136, L.137, L.152, L.181) [*suite*]

Article 13 (fin)

Paragraphe 3

1. M. MONTGOMERY (Canada) fait savoir que sa délégation n'a plus d'objections à ce que la Commission approuve le paragraphe 3 de l'article 13.

2. Le PRÉSIDENT déclare que, s'il n'entend pas d'objections, il considérera que la Commission approuve le paragraphe 3 de l'article 13 et le renvoie au Comité de rédaction.

3. *Il en est ainsi décidé.*

Article 19

Paragraphe 1

4. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner l'amendement au paragraphe 1 le plus éloigné du texte initial, qui est celui présenté par la délégation japonaise (A/CONF.89/C.1/L.27).

5. M. TANIKAWA (Japon) fait observer que le paragraphe 1 vise les dommages apparents. En vertu du texte actuel du paragraphe 1, si le destinataire donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage au plus tard le jour suivant celui où les marchandises lui ont été remises, il peut contester la présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, faute d'un tel document, en bonne condition, en l'absence de contrôle au moment de la remise. C'est pourquoi, au moment où les marchandises lui sont remises, le destinataire devrait vérifier l'état dans lequel elles se trouvent. S'il s'avère à la suite de ce contrôle que les marchandises ont subi des pertes ou des dommages, le destinataire ou la personne qui agit en son nom doit le notifier au transporteur avant ou au moment de la remise des marchandises. Or cette règle essentielle n'apparaît pas dans le texte actuel du paragraphe 1.

6. Par ailleurs, si le destinataire donne cet avis de perte ou de dommage par écrit, au plus tard le lendemain du jour où les marchandises lui sont remises, on présume que ces pertes ou dommages étaient survenus au moment de la remise des marchandises, même si en fait ils ont eu lieu par la suite. Pourquoi imposer au transporteur l'obligation de prouver qu'il a remis les marchandises au destinataire en bonne condition ? De plus, comme il est parfois difficile de donner un avis par écrit au moment même de la remise des marchandises, l'amendement japonais prévoit que le destinataire peut notifier oralement le transporteur, puis lui confirmer par écrit ses observations dans les 24 heures.

7. M. MALLINSON (Royaume-Uni) appuie l'amendement japonais qui permet d'aligner le projet de convention sur le droit international en vigueur en la matière. Toute règle qui permettrait au destinataire de donner un avis de perte ou de dommage après la remise des marchandises susciterait inévitablement des différends sur le point de savoir si les pertes ou dommages visés dans l'avis ont effectivement eu lieu avant la remise des marchandises, pendant que le transporteur en était encore responsable. La délégation britannique est également favorable à l'idée de permettre au destinataire de donner un avis oral, suivi d'une confirmation écrite dans les 24 heures.

8. M. SANYAOLU (Nigéria) comprend les motifs qui ont incité la délégation japonaise à proposer son amendement, mais pense que, pour des raisons d'ordre pra-

tique, l'avis de perte ou de dommage doit être toujours formulé par écrit. C'est pourquoi il préfère le texte actuel du paragraphe 1.

9. M. STURMS (Pays-Bas) appuie l'amendement japonais, dans l'idée qu'il importe de notifier au plus tôt le transporteur de tout dommage survenu aux marchandises et qu'il faut par conséquent autoriser le destinataire à le faire tout d'abord oralement.

10. M. SMART (Sierra Leone) se prononce pour le libellé actuel du paragraphe 1 qui accorde au destinataire un certain délai pour procéder à l'inspection des marchandises et détecter d'éventuels dommages qui n'étaient pas apparents (cas des marchandises transportées en conteneurs par exemple). De plus, si le destinataire reçoit en même temps une grosse quantité de marchandises, il ne peut manifestement pas les inspecter toutes sur le champ.

11. M. SUMULONG (Philippines) ne peut accepter l'amendement japonais qui impose au destinataire de donner tout d'abord un avis oral, puis une confirmation par écrit. Or, comment le destinataire peut-il prouver qu'il a effectivement donné un avis oral, si le transporteur ne veut pas le reconnaître ? Cette disposition risque de donner lieu à de nombreux litiges, tandis que le texte élaboré par la CNUDCI n'exige, de la part du destinataire, qu'un avis écrit.

12. M. SEVON (Finlande) fait observer que l'amendement japonais ne vise que les dommages apparents et ne pose pas de difficultés à sa délégation sur ce point. Sous le régime actuel, le destinataire doit informer le transporteur des dommages causés aux marchandises au moment où celles-ci lui sont remises, tandis que le projet de convention résout le problème qui peut se poser au destinataire à cet égard, en lui accordant un certain délai. Mais en fait, tant le projet de convention que l'amendement japonais peuvent susciter des litiges, puisqu'en vertu du projet on pourrait se demander quand les dommages sont effectivement survenus aux marchandises et, en vertu de l'amendement, si l'avis oral a été effectivement donné. Mais dans l'ensemble l'amendement japonais semble préférable au texte initial et la délégation finlandaise peut l'appuyer.

13. M. QUARTEY (Ghana) ne peut souscrire à l'amendement japonais qui manque de clarté.

14. M. MASSUD (Pakistan) ne peut appuyer l'amendement japonais, car l'idée de permettre au destinataire de donner un avis oral risque de donner lieu à nombre de litiges.

15. Pour M. DOUAY (France), l'amendement japonais semble introduire une complication aussi bien dans le système actuel en vertu duquel le destinataire donne au transporteur un avis écrit le jour même de la remise des marchandises que dans le projet de convention qui permet au destinataire de donner au transporteur un avis écrit le lendemain du jour de la remise des marchandises. De plus, il sera difficile au destinataire de prouver qu'il a informé oralement le transporteur des dommages causés aux marchandises. L'adoption de l'amendement japonais assurerait le maintien du régime actuel, tout en ouvrant la porte aux litiges. La seule solution est donc celle qui est envisagée dans le projet de convention.

16. M. AMOROSO (Italie) juge lui aussi le texte initial préférable, car l'amendement japonais est encore plus restrictif que les Règles de La Haye quant au délai dont dispose le destinataire pour vérifier l'état des marchandises.

17. M. NSAPOU (Zaïre) pense que l'amendement japonais ne poserait pas de difficultés pratiques dans un pays équipé de tous les moyens de télécommunication modernes, mais que dans le cas du Zaïre par exemple, pays semi-enclavé, dont le port est situé à des milliers de kilomètres des centres industriels, le destinataire pourrait difficilement confirmer par écrit un coup de téléphone dans les 24 heures.

18. M. LEE (République de Corée) appuie l'amendement japonais qui représente un compromis entre les Règles de La Haye et le projet de convention.

19. M. WANSEK (République-Unie du Cameroun) partage le point de vue exprimé par le représentant de la France au sujet de l'amendement japonais et se prononce pour le maintien du texte initial.

20. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement japonais (A/CONF.89/C.1/L.27).

21. *Par 46 voix contre 7, avec 9 abstentions, l'amendement est rejeté.*

22. Le PRÉSIDENT dit que l'amendement des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.68) concernant le paragraphe 1 de l'article 19 est retiré et invite la Commission à examiner l'amendement de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.152) concernant le même paragraphe.

23. M. NDAWULA (Ouganda) dit que la première partie de l'amendement ougandais au paragraphe 1 porte uniquement sur la rédaction anglaise du texte. Les deuxième et troisième parties vont ensemble et consistent à remplacer dans l'ensemble du paragraphe les mots "document de transport" par "connaissement", parce que le document de transport n'a pas encore été défini et que le document visé au paragraphe 1 semble être le connaissement.

24. M. SEVON (Finlande) est opposé à l'amendement ougandais consistant à remplacer "document de transport" par "connaissement" en raison de l'effet que pourrait avoir cette modification à l'article 18 et appuie le texte de la CNUDCI.

25. M. DOUAY (France) précise que c'est à dessein que le Groupe de travail de la CNUDCI a employé le terme "document de transport"; en effet, l'objet de la présente convention est de s'appliquer non seulement aux contrats de transport sous connaissement, mais aussi à ceux qui sont faits sous couvert d'un autre document. Donc, le terme "document de transport" a l'avantage d'être plus large et d'englober les contrats constatés par un document de transport autre qu'un connaissement, c'est-à-dire précisément les contrats couverts par la convention. Il est donc essentiel de maintenir le terme "document de transport".

26. M. SANYAOLU (Nigéria) appuie le texte de la CNUDCI pour les raisons exposées par les délégations française et finlandaise.

27. Mme DIOP (Sénégal) pense aussi que le terme "connaissement" donnerait un sens trop restrictif au paragraphe 1, compte tenu de la clause énoncée à l'article 18 selon laquelle un document autre qu'un connais-

sement peut être délivré pour constater un contrat de transport.

28. Le PRÉSIDENT constate que l'amendement ougandais n'a pas reçu d'appui et considère que la Commission l'a rejeté.

29. *Il en est ainsi décidé.*

30. *Le paragraphe 1 est approuvé sans changement et renvoyé au Comité de rédaction.*

31. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) appelle l'attention de la Commission sur un point de rédaction qui devrait être pris en considération par le Comité de rédaction à propos du libellé de l'article 19. Chaque fois qu'il est fait mention du transporteur dans cet article, la délégation de l'URSS voudrait que l'on se réfère également au capitaine du navire ou aux agents du transporteur pour qu'ils soient considérés comme représentant le transporteur aux fins de cet article. Cette suggestion s'inspire du paragraphe 3 de l'article 4 où il est spécifié que, dans les paragraphes 1 et 2 dudit article, "la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés ou des mandataires du transporteur ou du destinataire, respectivement". Le libellé actuel de l'article 19 semble restrictif du fait que seul le transporteur est mentionné. Le Comité de rédaction pourrait peut-être trouver une formule plus satisfaisante allant dans le sens que vient d'indiquer M. Lebedev et qui s'appliquerait à l'ensemble de l'article 19, sous la forme, par exemple, d'un nouveau paragraphe 7.

32. M. AMOROSO (Italie), M. FUCHS (Autriche) et M. BYERS (Australie) pensent également qu'il faudrait rendre le texte plus explicite sur ce point.

33. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) donne lecture d'un texte qui pourrait être ajouté à l'article 19 et qui est rédigé sur le modèle du paragraphe 3 de l'article 4 : "Aux fins du présent article, la mention du transporteur, du transporteur substitué ou du destinataire s'entend en outre des préposés ou des mandataires du transporteur, du transporteur substitué ou du destinataire, respectivement".

34. M. CASTRO (Mexique) fait observer que le paragraphe 3 de l'article 4 vise une exception alors que la proposition de l'Union soviétique vise à introduire une définition d'application générale, qu'il faudrait également reprendre à l'article 18 et peut-être ailleurs.

35. M. GONDRA (Espagne) se demande si la définition du transporteur telle qu'elle a été lue par M. Vis, ou rédigée dans d'autres termes, n'aurait pas plutôt sa place à l'article premier, avec les autres définitions. Il fait observer que, dans certains articles, le "transporteur" s'entend de l'entrepreneur principal du transport, et dans d'autres articles pas.

36. Le PRÉSIDENT invite la délégation de l'URSS à rédiger par écrit le texte qu'elle propose d'ajouter à l'article 19 et dit que la Commission reviendra sur ce point à la fin de l'examen de cet article.

37. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphe 2

38. Le PRÉSIDENT note que les cinq amendements qui concernent le paragraphe 2 proposent tous de modifier le délai stipulé dans ce paragraphe. Avant de les soumettre à l'examen de la Commission, le Président propose aux délégations de voter sur le point de savoir si la Commission veut effectivement modifier le délai stipulé dans le texte de la CNUDCI, à savoir 15 jours. Selon les résultats du vote, les amendements seront ensuite examinés ou non.

39. *Il en est ainsi décidé.*

40. *Par 43 voix contre 13, avec 6 abstentions, la Commission décide de ne pas modifier le délai stipulé au paragraphe 2 de l'article 19.*

41. *Le paragraphe 2 est approuvé et renvoyé au Comité de rédaction.*

Paragraphe 3

42. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner le paragraphe 3 de l'article 19, qui fait l'objet de deux amendements présentés, l'un par la République-Unie de Tanzanie (A/CONF.89/C.1/L.137), l'autre par l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/L.152).

43. M. NDAWULA (Ouganda) dit que l'amendement de sa délégation au paragraphe 3 de l'article 19 tend à ajouter après le mot "contradictoire" les mots "par le transporteur et le destinataire ou leurs préposés ou mandataires", car c'est la première fois que le mot "parties" apparaît dans le texte du projet de convention.

44. Mme DIOP (Sénégal) fait observer que le mot "parties" ne figure pas dans le texte français et que le mot "contradictoire" qui y figure suppose que l'inspection a été faite par les deux parties — le transporteur et le destinataire. L'amendement de l'Ouganda lui paraît donc sans objet en français.

45. M. SMART (Sierra Leone) voit, pour sa part, quelque mérite dans l'amendement de l'Ouganda, car les parties ne sont pas seulement le transporteur et le destinataire mais peuvent également comprendre leurs préposés ou mandataires. Cet amendement lui paraît donc utile dans la mesure où il précise le texte du paragraphe 3.

46. Le PRÉSIDENT propose de renvoyer l'amendement de l'Ouganda au Comité de rédaction, ainsi que l'amendement de la République-Unie de Tanzanie, qui est d'ordre purement rédactionnel et qui ne porte que sur le texte anglais.

47. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphe 4

48. *Le paragraphe 4 est adopté.*

Paragraphe 5

49. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner les amendements au paragraphe 5 de l'article 19 présentés par la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.12), le Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.78) et le Canada (A/CONF.89/C.1/L.181).

50. M. MALLINSON (Royaume-Uni) dit que l'amendement présenté par sa délégation au paragraphe 5 fait partie d'un ensemble de propositions concernant la responsabilité en cas de retard à la livraison, qui sont liées à la décision que la Commission prendra au sujet du régime général de responsabilité. Il lui paraît donc préférable d'attendre, pour examiner cet amendement, que la Commission se soit prononcée au sujet de l'article 5.

51. M. MONTGOMERY (Canada) estime qu'en fixant à 21 jours le délai au-delà duquel le destinataire ne peut plus réclamer d'indemnité pour retard à la livraison le paragraphe 5 de l'article 19 réduit considérablement la portée des autres dispositions relatives au retard à la livraison qui figurent dans la convention. En effet, dans des pays aussi vastes que le Canada ou dans des pays sans littoral, il peut s'écouler un laps de temps très long entre la livraison des marchandises au port de destination et leur remise au destinataire. Le délai fixé au paragraphe 5 est donc beaucoup trop court et n'est pas conforme à l'esprit des dispositions générales relatives au retard à la livraison. C'est pourquoi la délégation canadienne propose de fixer un délai de 60 jours, qui risque d'être encore trop court dans certains cas, mais qui serait plus raisonnable. Elle fait observer que, à la différence des autres paragraphes de l'article 19, qui traitent de la charge de la preuve, le paragraphe 5 porte sur l'extinction du droit de réclamer une indemnité en cas de retard à la livraison. Il lui paraît donc indispensable d'étendre le délai prévu à 60 jours, si l'on veut que ce droit ait un sens.

52. M. MARCIANOS (Grèce) dit que sa délégation propose, au contraire, de réduire à 10 ou 15 jours le délai fixé au paragraphe 5. Ce délai lui paraît, en effet, excessif, car il est calculé "à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire" et exclut, par conséquent, la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de déchargement et leur livraison au destinataire. D'autre part, le destinataire doit simplement aviser le transporteur qu'il se prévaut de son droit de demander une indemnité pour dommages, sans préciser en quoi consistent ces dommages. Un délai de 12 jours serait donc amplement suffisant pour une déclaration de ce genre.

53. M. NELSON (Ghana) voudrait savoir si le délai proposé par le Canada dans son amendement concerne l'introduction d'une action en dommages-intérêts ou simplement l'avis de perte ou de dommage.

54. M. MONTGOMERY (Canada) dit qu'il s'agit simplement de l'avis que le destinataire doit donner au transporteur conformément au paragraphe 5.

55. M. BYERS (Australie) appuie l'amendement du Canada. Le paragraphe 5 établit une distinction tout à fait injustifiée, à son avis, entre les pertes causées par le retard à la livraison et les autres formes de perte. Il n'a pas l'intention de revenir sur cette distinction, qui a fait l'objet de vives discussions au sein de la CNUDCI et qui est le résultat d'un compromis entre les différents intérêts en jeu, mais il estime qu'il serait juste, en compensation, de prolonger le délai au-delà duquel le destinataire lésé par le retard à la livraison perdra complètement le droit de demander une indemnité pour la perte qu'il a effectivement subie. Il serait raisonnable, à son avis, de compenser la différence de traitement entre les dommages causés par le retard à la livraison et les autres formes de dommages en prolongeant le délai dont le destinataire dispose pour faire valoir son droit à une indemnité en cas de perte ou de dommage causé par le retard à la livraison. Ce délai devrait non seulement laisser au destinataire le temps de prendre livraison des marchandises et d'évaluer l'effet du retard à la livraison sur ses diverses obligations, mais il devrait également tenir compte du temps écoulé entre la livraison des marchandises au port et leur remise au destinataire. Le représentant de l'Australie est donc partisan de porter ce délai à 60 jours, comme l'a proposé le représentant du Canada.

56. M. MASSUD (Pakistan) appuie sans réserve l'amendement du Canada pour les raisons indiquées par le représentant de l'Australie. A son avis, la disposition figurant au paragraphe 5 relève plutôt de l'article 20, parce qu'elle fixe un délai de prescription, au-delà duquel le destinataire n'aura plus le droit de faire une réclamation.

57. M. REISHOFER (Autriche) est également favorable à la proposition du Canada, pour les raisons indiquées par le représentant du Canada lui-même et par le représentant de l'Australie. Le délai de 21 jours fixé au paragraphe 5 lui paraît trop court, car il est souvent difficile de déterminer les effets du retard à la livraison.

58. M. LUKABU-K'HABOUJI (Zaïre) dit que le Zaïre, comme le Canada, est un pays très vaste où les communications sont particulièrement difficiles. Le délai de 21 jours fixé au paragraphe 5 lui paraît donc difficile à accepter. Il s'agit, en effet, de savoir à quel moment la marchandise doit être réputée livrée : est-ce au moment où le propriétaire en prend possession ou au moment où elle est remise au mandataire? Compte tenu des problèmes qui peuvent se poser dans de nombreux pays, le représentant du Zaïre pense que l'amendement du Canada mérite d'être retenu. A son avis, cet amendement devrait plutôt figurer à l'article 20, qui traite du délai de prescription des actions.

59. M. KHOO (Singapour) fait observer que l'avis prévu au paragraphe 5 est important, car s'il n'est pas remis au transporteur dans les délais voulus, le droit à une indemnité de retard s'éteint. Le fait de porter ce délai à 60 jours n'est nullement préjudiciable aux intérêts du transporteur. Celui-ci sait en effet que les marchandises ont été remises en retard au destinataire et l'avis a seulement pour objet de le prévenir qu'on envisage de lui demander une indemnisation. Il n'y a donc pas lieu d'être strict au point de limiter à 21 jours le délai au cours duquel le destinataire peut remettre un avis écrit au transporteur. La délégation singapourienne approuve donc pleinement l'amendement du Canada.

60. M. DOUAY (France) estime qu'on ne peut pas fixer le délai applicable à l'avis pour indemnité de retard sans tenir compte du délai prévu pour l'avis de perte ou dommage apparent, indiqué au paragraphe 1, ni du délai prévu pour l'avis de perte ou de dommage apparent, indiqué au paragraphe 2. Si les marchandises sont en retard, le destinataire le sait avant même qu'elles n'arrivent, et il a eu le temps de réfléchir au préjudice que ce retard lui fait subir. Tout destinataire diligent peut dans un délai de trois jours aviser le transporteur qu'il a l'intention d'exercer ultérieurement une action pour préjudice découlant du retard. On ne voit pas quel intérêt on peut avoir à porter à deux mois le temps de réflexion du destinataire. Il importe aussi que le transporteur sache rapidement s'il sera ou non l'objet d'une réclamation de la part du destinataire. L'indemnité de retard constitue déjà une innovation considérable que toutes les délégations n'acceptent pas. Si de surcroît on l'assortit de conditions particulièrement lourdes en im-

posant un délai très long pour la simple remise d'un avis relatif à une action ultérieure, certaines délégations seront encore plus portées à rejeter des dispositions relatives à l'indemnité pour retard à la livraison. Le délai de 21 jours prévu au paragraphe 5 est déjà plus que suffisant.

61. M. MARCIANOS (Grèce) fait savoir que, pour permettre à la Commission de gagner du temps, la délégation grecque retire son amendement (A/CONF. 89/C.1/L.12). Il tient à faire observer que le délai prévu au paragraphe 5 commence à courir non à partir de la date de déchargement des marchandises au port de déchargement, mais à partir de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

62. Le PRÉSIDENT prend acte du retrait de l'amendement de la Grèce.

63. M. WALLA (République-Unie du Cameroun) déclare que son point de vue a été parfaitement exposé par les représentants du Canada, de l'Australie et du Zaïre. La délégation camerounaise appuie l'amendement du Canada.

64. M. MÜLLER (Suisse) dit que la délégation suisse approuve le délai de 21 jours prévu dans le projet de convention, parce que ce délai correspond à celui qui est prévu dans la Convention de Varsovie et dans la convention relative aux transports routiers, ce qui permet d'avoir un délai uniforme quel que soit le mode de transport.

65. M. NDAWULA (Ouganda) pense qu'il serait bon, notamment dans le cas d'un pays sans littoral, que le destinataire dispose de plus de 21 jours pour envoyer un avis au transporteur. Un délai plus long permet éventuellement de surmonter les difficultés techniques de communications ou de régler à l'amiable avec le transporteur la question des indemnités pour retard à la livraison. C'est pourquoi la délégation ougandaise approuve pleinement l'amendement du Canada.

66. Mme YUSOF (Malaisie) trouve qu'une extension du délai prévu au paragraphe 5 permettrait d'adapter l'application de la convention aux circonstances et aux besoins particuliers de certains pays. Aussi approuve-t-elle l'amendement du Canada.

67. M. POHŮNEK (Tchécoslovaquie) approuve sans réserve l'amendement du Canada. Il considère en effet que, du point de vue d'un pays sans littoral, la période de 21 jours prévue au paragraphe 5 est trop courte. Et si, à la suite de la remise des marchandises à son mandataire au port de déchargement, le destinataire n'envoyait pas un avis écrit au transporteur dans les délais prescrits, il se trouverait dépourvu de tout moyen d'obtenir aucune indemnité du transporteur. Par ailleurs, M. Pohůnek appelle l'attention de la Commission sur le fait que la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) prévoit un délai de 60 jours.

68. M. NILSSON (Suède) trouve le délai de 21 jours prévu au paragraphe 5 parfaitement acceptable, puisque aussi bien tout ce que le destinataire est tenu de faire connaître, c'est qu'il a l'intention de réclamer des indemnités de retard, et que, en fait, à partir du moment où il constate un retard, il pourrait envoyer au transporteur l'avis prévu, avant même l'arrivée des marchandises.

69. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) considère que, selon les dispositions du paragraphe 5, le délai pendant lequel le destinataire peut adresser un avis au transporteur court à partir du jour où les marchandises sont remises au destinataire au port de déchargement, car c'est à ce moment que cesse la responsabilité du transporteur. Le délai prévu commencerait donc à courir à partir du moment où un mandataire du destinataire prendrait en charge les marchandises au port de déchargement. Si l'on voulait que le délai prévu pour l'envoi d'un avis au transporteur commence à courir à partir du moment où les marchandises ont été remises au destinataire au lieu où il doit les recevoir à l'intérieur des terres, il faudrait modifier la rédaction de certains articles. Comme la délégation de la République démocratique allemande n'entend pas faire de proposition orale, elle ne peut qu'approuver l'amendement du Canada.

70. M. MONTGOMERY (Canada) pense qu'il est préférable d'étendre le délai prévu au paragraphe 5 plutôt que d'envisager de modifier la rédaction de plusieurs articles. De plus, on ne peut comparer les effets des dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 19 et ceux du paragraphe 5 du même article. Les paragraphes 1 et 2 ne font en effet que transférer la charge de la preuve sans que le destinataire perde le droit d'intenter une action contre le transporteur. En revanche, les dispositions du paragraphe 5 sont telles que le droit du destinataire à toute indemnité s'éteint s'il n'a pas adressé un avis au transporteur dans les délais prescrits.

71. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement du Canada (A/CONF.89/C.1/L.181).

72. *Par 32 voix contre 27, avec 9 abstentions, l'amendement est adopté.*

73. Le PRÉSIDENT fait savoir que le texte du paragraphe 5 de l'article 19 ainsi modifié sera renvoyé au Comité de rédaction.

La séance est levée à 13 heures.

26e séance

Jeudi 23 mars 1978, à 17 h 40.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.26

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF. 89/8, A/CONF.89/C.1/L.13, L.28, L.46, L.172, L.190) [*suite*]

Article 19 (suite)

Nouveau paragraphe proposé

1. M. MASSUD (Pakistan), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.190) tendant à ajouter un nouveau paragraphe 7 à l'article 19, rappelle que, en vertu des paragraphes 1 et 2 de cet article, le transporteur doit recevoir une notification appropriée en cas de perte ou de dommage aux marchandises. Le nouveau paragraphe proposé vise à assurer un droit analogue au chargeur.

2. Les délégations ont peut-être des vues différentes au sujet du délai de notification prévu dans le nouveau paragraphe proposé. Mais ce n'est là qu'une question de rédaction: la délégation pakistanaise espère que la Commission examinera essentiellement le principe de l'insertion à l'article 19 de la disposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.190.

3. M. DIXIT (Inde) dit que, de l'avis de sa délégation, il n'est que juste que le chargeur ait droit comme le transporteur à recevoir dûment avis d'une perte ou d'un dommage. La délégation indienne appuie le principe de l'insertion du nouveau paragraphe proposé (A/CONF. 89/C.1/L.190) et espère que l'ensemble des membres de la Commission fera de même.

4. M. MARCIANOS (Grèce) dit que l'effet des dispositions du nouveau paragraphe proposé serait très différent de celui des paragraphes 1 et 2 de l'article 19. En effet, si un chargeur ne donne pas un avis de perte ou de dommage dans les délais prévus à l'article 19, la seule conséquence, aux termes des paragraphes 1 et 2, est que la remise des marchandises constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'elles ont été délivrées telles qu'elles sont décrites dans le document de transport – en d'autres termes, le chargeur devra prouver que les marchandises ont été perdues ou endommagées. Cependant, le chargeur est actuellement dans la même situation, même s'il adresse une notification au transporteur, puisqu'un chargeur qui intente une action en dommages-intérêts doit toujours de toute façon prouver la nature et l'étendue de la perte ou du dommage subi par les marchandises. Par contre, le nouveau paragraphe proposé aurait pour effet qu'un transporteur qui n'a pas donné un avis dans les délais voulus serait réputé ne pas avoir subi de perte ou de dommage imputable à une faute ou à une négligence du chargeur, ce qui introduit un déséquilibre injuste entre les deux parties.

5. Il n'est pas réaliste de prévoir un délai de 15 jours pour inspecter les dommages causés à un navire par les marchandises; notamment quand il s'agit de navires de ligne, il est impossible de procéder à une inspection chaque fois qu'une cargaison est déchargée.

6. La disposition proposée non seulement est trop peu réaliste pour figurer dans la convention, mais de plus elle est fondée sur une approche qui n'existe dans aucun système juridique mondial. Dans le régime juridique continental, en particulier, l'obligation qu'a le destinataire de donner dûment notification des dommages causés aux marchandises a eu pour conséquence, à l'origine, que le destinataire ne pouvait intenter une action s'il n'avait pas donné notification des dommages causés aux marchandises à temps; les Règles de La Haye ont changé cela en une présomption réfutable que les marchandises ont été délivrées en bon état. Mais personne n'a jamais pensé à imposer une obligation semblable sur le navire, pour la simple raison que, contrairement aux marchandises, le navire n'est jamais sous la garde du destinataire et il est beaucoup plus difficile de constater les dommages causés au navire que ceux causés au chargement.

7. En conséquence, la délégation grecque ne peut appuyer la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.190.

8. M. SMART (Sierra Leone) fait observer que la nouvelle convention, telle qu'elle est rédigée, impose des devoirs et des responsabilités tant au transporteur qu'au chargeur. En conséquence, il est parfaitement normal, si la convention contient des dispositions prévoyant des sanctions en cas de non-accomplissement des obligations, que ces sanctions soient applicables au transporteur aussi bien qu'au chargeur. C'est pourquoi la délégation sierra-léonienne appuie le nouveau paragraphe 7 proposé par la délégation du Pakistan.

9. M. KHOO (Singapour) dit que l'objet de la notification est de permettre à l'autre partie concernée d'être informée de l'imminence d'une action en dommages-intérêts, de telle sorte qu'elle puisse rassembler les preuves existantes. Il n'est que juste que le chargeur et le transporteur bénéficient tous deux de cette notification. En conséquence, la délégation singapourienne appuie le principe de l'adoption de la disposition contenue dans le

nouveau paragraphe proposé, sans accepter nécessairement les délais mentionnés dans le document A/CONF.89/C.1/L.190.

10. M. BONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) se demande si les mots "le transporteur est réputé" qui figurent dans le document A/CONF.89/C.1/L.190 impliquent une situation irrévocable au sens du paragraphe 5 de l'article 19.

11. M. MASSUD (Pakistan) répond par la négative. La proposition établit simplement une présomption qui est évidemment réfutable.

12. M. NDAWULA (Ouganda) dit qu'on devrait avoir, vis-à-vis du transporteur, les mêmes exigences que vis-à-vis du chargeur. C'est pourquoi la délégation ougandaise appuie la proposition de la délégation du Pakistan tendant à ajouter un paragraphe 7 à l'article 19.

13. Mme BRUZELIUS (Norvège) dit que sa délégation n'a aucune difficulté à accepter le principe énoncé dans le nouveau paragraphe proposé, qui figure dans les systèmes juridiques modernes. Cependant, le délai de notification de 15 jours consécutifs qui est proposé signifierait que le transporteur n'aurait pas de temps à perdre; en conséquence, pour faciliter sa tâche, on pourrait stipuler au paragraphe 1 de l'article 15 que le connaissement doit indiquer non seulement le nom, mais aussi l'adresse du chargeur.

14. M. DOUAY (France) fait observer que la situation visée dans la proposition de la délégation pakistanaise est différente de celle envisagée dans les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 19. En effet, d'une part, il est plus facile de constater les dommages causés aux marchandises que ceux causés aux navires; d'autre part, il peut être difficile au transporteur de contacter le chargeur dans les délais voulus, comme l'a fait observer la représentante de la Norvège. En outre, il peut arriver qu'un navire soit encore en mer 15 jours après avoir déchargé une partie de sa cargaison, ce qui montre le caractère peu réaliste d'une clause exigeant que le dommage soit découvert et notifié dans un délai de 15 jours.

15. Le paragraphe proposé imposerait des exigences trop sévères au transporteur. Si l'on veut établir la réciprocité des obligations entre le chargeur et le transporteur, il convient de rechercher une autre formule. La délégation française ne peut appuyer la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.190.

16. M. NIANG (Sénégal) dit qu'en principe sa délégation peut accepter le nouveau paragraphe proposé, mais souhaite disposer d'un peu plus de temps pour l'étudier en détail, compte tenu des problèmes à prendre en considération pour décider de la durée du délai de notification.

17. M. SEVON (Finlande) dit que sa délégation peut accepter la proposition pakistanaise, à condition que la présomption que le transporteur n'a pas subi de perte ou de dommages imputables à une faute ou à une négligence du chargeur puisse être réfutée.

18. M. MEGHJI (République-Unie de Tanzanie) dit que sa délégation appuie la proposition figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.190, qui permettrait une répartition équitable des responsabilités entre le chargeur et le transporteur.

19. En ce qui concerne la prétendue difficulté qu'il y aurait à identifier les dommages causés à un navire par des marchandises, il convient de souligner que les marchandises susceptibles d'endommager un navire causeraient certainement aux autres marchandises des dommages qui devraient être apparents, en particulier lors du déchargement.

20. M. MALLINSON (Royaume-Uni) dit que sa délégation est opposée à la proposition pakistanaise pour les raisons indiquées par le représentant de la France. Il ne s'agit pas simplement d'inclure des dispositions qui fassent pendant à celles des paragraphes 1 et 2 de l'article 19; la nature des dommages causés à un navire et les circonstances dans lesquelles ils se sont produits peuvent être très différentes de celles concernant les dommages aux marchandises; les dégâts subis par un navire peuvent passer inaperçus pendant très longtemps et donner lieu à des recherches longues et difficiles. S'il est inclus dans la nouvelle convention, le nouveau paragraphe proposé conduirait à effectuer des expertises et des recherches dans tous les ports de déchargement. Il est par conséquent d'une application trop difficile pour pouvoir être adopté.

21. M. AMOROSO (Italie) s'associe aux observations du représentant de la France et estime que l'adoption de la proposition pakistanaise serait inopportune. Le principe dont s'inspire cette proposition a déjà été examiné au cours des débats de la CNUDCI et il a été décidé de ne pas l'insérer dans le projet de convention actuel, qui représente un texte de compromis très étudié.

22. M. NILSSON (Suède) estime qu'avant que la Commission prenne une décision sur l'amendement pakistanais il convient de préciser le sens de la présomption prévue dans le texte proposé. Selon l'interprétation de la délégation suédoise, le fait qu'un transporteur n'a pas adressé de notification au chargeur dans les 15 jours suivant le dommage ou la perte constitue une présomption simple qu'il n'a pas subi de perte ou de dommage. En conséquence, la délégation suédoise propose de modifier le texte de la proposition pour indiquer que le transporteur est réputé, sauf preuve contraire, n'avoir subi aucune perte ou aucun dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. La Commission devrait également tenir compte des problèmes que peut créer le délai de notification proposé en raison de la difficulté qu'il y a à constater le dommage, comme l'ont souligné les orateurs précédents.

23. M. PTAK (Pologne) dit qu'il est difficile de prendre fermement position pour la proposition pakistanaise, car elle soulève une question qui n'a jamais été étudiée par le Groupe de travail ou les autres organes de la CNUDCI qui se sont occupés d'établir le projet de convention. Jusqu'à présent, il n'était pas d'usage que le transporteur donne notification de la perte ou du dommage, comme il est demandé dans la proposition. Cette exigence ne semble pas nécessaire et de toute façon serait difficile à remplir, notamment dans le cas d'un navire chargé qui se trouve en haute mer, en raison du délai très court alloué au transporteur pour indiquer que le navire a subi une perte ou un dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. La situation est très différente de celle du

destinataire qui détermine à terre si les marchandises délivrées ont subi une perte ou un dommage et qui en donne notification au transporteur.

24. De l'avis de la délégation polonaise, les intérêts du chargeur sont suffisamment protégés par les dispositions de l'article 12, en vertu duquel il n'est pas responsable des dommages subis par le navire, à moins que le transporteur ne prouve qu'il y a eu faute ou négligence. La charge de la preuve incombe au transporteur. La proposition pakistanaise, qui crée une présomption supplémentaire quant à l'"innocence" du chargeur en cas de dommage, est difficile à accepter dans les conditions actuelles du commerce maritime. Il serait difficile pour le transporteur de déterminer en 15 jours si le dommage a été causé par les opérations de chargement effectuées par le transporteur ou ses préposés ou mandataires. Jusqu'à plus ample examen, la délégation polonaise ne peut accepter la proposition pakistanaise.

25. M. BYERS (Australie) dit que sa délégation suppose que la proposition pakistanaise ne vise pas à créer une présomption irréfutable ni à empêcher toute action. Dans le cas contraire, elle se verrait dans l'obligation de se prononcer contre la proposition, car elle tient à ce que le droit de poursuite ne soit pas annulé du fait que la notification n'a pas été donnée. A la séance précédente, la délégation australienne a déjà formulé la même observation au sujet du paragraphe 5 de l'article 19. La proposition peut donner lieu à des difficultés en ce qui concerne les articles 20 et 21, mais la délégation pakistanaise en a certainement déjà tenu compte ou en tiendra compte. La délégation australienne est disposée à se rallier au principe selon lequel un transporteur qui veut entreprendre des poursuites contre un chargeur pour défaut ou rupture de contrat est tenu d'en donner dûment notification, à condition que les conditions prévues soient justes, le transporteur et le chargeur ayant tous deux droit à un traitement équitable en vertu de la Convention, et que le libellé du texte soit amélioré.

26. M. MASSUD (Pakistan) rappelle qu'il s'est efforcé de préciser dès le départ que les débats sur la proposition pakistanaise devaient se limiter au principe qui y est énoncé. Le principe essentiel énoncé dans l'article 19 est que le fait que le destinataire n'a pas notifié au transporteur la perte ou le dommage subi par les marchandises constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'elles ont été délivrées en bonne condition, et il n'est que juste d'établir une présomption analogue en faveur du chargeur lorsqu'une notification ne lui a pas été adressée. Certaines délégations ont exprimé la crainte que dans certains cas les dommages ou les pertes causés au navire ne soient pas apparents, mais cette considération peut s'appliquer également aux marchandises et en conséquence le représentant du Pakistan ne trouve pas cet argument très convaincant. La question de la distinction entre la perte ou le dommage apparent et non apparent est couverte par les paragraphes 1 et 2 de l'article 19. En cas de dommages apparents, le délai de notification prescrit n'est que d'une journée, alors que dans le cas de dommages non apparents, il est de 15 jours. La délégation pakistanaise a choisi le plus long des deux délais aux fins de sa proposition, mais elle est prête à accepter toute proposition raisonnable visant à l'étendre. On pourrait peut-être examiner la question dans un groupe de travail. En ce qui concerne les doutes exprimés au sujet de la présomption prévue dans la proposition, M. Massud fait observer que cette présomption est de même nature que celle établie au paragraphe 1 et que c'est à dessein que sa délégation a employé l'expression "est réputé" et non "est jugé" dans sa proposition. Cependant, la question pourrait être élucidée dans un petit groupe de rédaction.

27. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur le principe énoncé dans la proposition pakistanaise tendant à ajouter un nouveau paragraphe à l'article 19 (A/CONF.89/C.1/L.190), étant entendu que le libellé en sera amélioré.

28. *Par 27 voix contre 19, avec 19 abstentions, la proposition est adoptée.*

29. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), prenant la parole pour une explication de vote, dit que sa délégation estime que la proposition pakistanaise énonce un principe utile, mais présente trop de problèmes, tant du point de vue de la rédaction que du fond, pour être renvoyée au Comité de rédaction au stade actuel. La délégation des Etats-Unis espère que le texte sera remanié compte tenu des observations faites au cours du débat et elle souhaite que cette tâche soit effectuée par un groupe de travail présidé par le représentant du Pakistan.

30. Le PRÉSIDENT dit qu'un groupe de travail sera constitué pour réviser le texte de la proposition pakistanaise. Le texte définitif sera mis aux voix à une date ultérieure.

31. On pourrait également constituer un groupe de travail pour examiner la proposition non cotée faite par la délégation de l'Union soviétique, qui tend à ajouter un nouveau paragraphe à l'article 19. Le texte issu des délibérations du groupe sera examiné le jour suivant.

Article 20

32. M. MALLINSON (Royaume-Uni), présentant l'amendement proposé par sa délégation au paragraphe 1 de l'article 20 (A/CONF.89/C.1/L.177), fait observer que pour des raisons évidentes il existe des divergences d'opinions quant au délai à fixer pour engager une procédure judiciaire ou arbitrale. De l'avis de sa délégation, un délai d'un an seulement, tel qu'il est fixé dans les règles actuelles, tend à décourager ou à empêcher le règlement des différends entre les parties et à inciter celles-ci à intenter des poursuites judiciaires avant la fin de ce délai lorsqu'elles n'ont pu parvenir à un accommodement ou rassembler les preuves nécessaires dans l'intervalle. En conséquence, la délégation du Royaume-Uni propose que le délai de prescription soit d'un an, mais que si, dans l'intervalle, le demandeur avise par écrit la personne prétendument responsable de son intention d'intenter une action, en donnant des précisions suffisantes pour déterminer de quelle action il s'agit, le délai de prescription soit porté à deux ans. Cette proposition correspond à la pratique commerciale adoptée dans un grand nombre de litiges courants et faciliterait l'engagement de procédures judiciaires et le règlement des différends.

33. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), soulevant un point de rédaction, dit qu'il serait opportun d'aligner le texte de l'article 20 sur les dispositions correspondantes de la Convention de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises. Il propose de renvoyer la question au Comité de rédaction.

34. Le PRÉSIDENT dit que ce sera fait.

35. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que sa délégation appuie la proposition du Royaume-Uni, qui constitue un compromis raisonnable. Dans l'intérêt du transporteur comme du chargeur, il est souhaitable que le délai de prescription ne soit pas trop long, puisque les parties à une action judiciaire sont désireuses d'obtenir un prompt règlement. En conséquence, un délai d'un an est normalement suffisant, mais, en cas de besoin, la proposition prévoit que le délai peut être étendu à deux ans par voie de notification écrite.

36. M. SUCHORZEWSKI (Pologne), M. POPOV (Bulgarie), Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) et M. PALLUA (Yougoslavie) appuient également cette proposition.

37. M. BYERS (Australie) ne voit pas les avantages qui découleraient de la proposition, du moins en ce qui concerne le chargeur. L'introduction du principe selon lequel il n'est plus possible d'intenter une action si une notification n'est pas donnée ne contribue pas à créer la certitude, mais l'incertitude, puisque cette notification doit être donnée en bonne et due forme pour que le droit d'intenter l'action subsiste. Selon M. Byers, un délai ferme de deux ans serait préférable à un délai d'un an incertain.

38. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) craint qu'une forclusion fondée sur une notification écrite ne serve pas à l'objectif principal du délai de prescription, qui est de décourager les litiges et non de les favoriser. En outre, puisqu'aux termes des paragraphes 1 et 2 de l'article 19 il doit être donné notification du dommage, on pourrait toujours se demander si cette notification est conforme aux exigences de l'autre notification prévue dans la proposition. Pour ces raisons, il serait difficile à la délégation des Etats-Unis d'Amérique d'appuyer la proposition.

39. M. SMART (Sierra Leone), plaidant la cause du texte actuel, dit qu'à son avis la proposition du Royaume-Uni créerait des difficultés considérables pour le demandeur. Dans de nombreux cas, celui-ci doit formuler une réclamation par l'intermédiaire de l'agent du transporteur, dont l'établissement peut se trouver à des milliers de kilomètres. L'agent doit lui-même contacter le transporteur et la partie contre laquelle est formulée la réclamation. Il s'ensuit que de nombreux mois peuvent s'écouler avant que le demandeur sache s'il a été fait droit à sa réclamation ou s'il devra porter l'affaire en justice. Dans la Sierra Leone, plusieurs actions sont toujours en suspens. En conséquence, M.Smart estime qu'il est préférable de prévoir un délai de deux ans.

40. M. DIXIT (Inde) dit que sa délégation est fermement opposée à la proposition pour les raisons exposées par les représentants de l'Australie et des Etats-Unis. En outre, tous les aspects de la question ont déjà été examinés en détail par le Groupe de travail de la CNUDCI, qui a conclu qu'un délai de prescription inférieur à deux ans était insuffisant.

41. M. GUEIROS (Brésil) fait observer que la prescription fait partie de tous les systèmes juridiques et qu'elle a pour but d'assurer la stabilité et la sécurité des relations juridiques.

42. A son avis, la proposition du Royaume-Uni représente un compromis raisonnable entre les deux délais de prescription possibles et c'est pourquoi il peut l'accepter. Cependant, il propose de supprimer le dernier membre de phrase commençant par les mots "en donnant des précisions suffisantes", étant donné qu'un demandeur peut ne pas être en mesure de fournir tous les éléments nécessaires pour déterminer de quelle action il s'agit dans un délai d'un an.

43. M. POHŮNEK (Tchécoslovaquie) dit que sa délégation préférerait que l'on conserve le texte initial, étant donné que la proposition donnerait lieu à des incertitudes. D'ailleurs, la question a déjà été discutée à fond au Groupe de travail de la CNUDCI.

44. M. ATTAR (Iraq) dit que sa délégation préférerait également que l'on conserve le texte actuel. A son avis, la disposition relative à la notification, telle qu'elle figure dans la proposition, imposerait un fardeau excessif au chargeur.

45. M. DOUAY (France) dit que sa délégation est dans l'impossibilité d'accepter la proposition du Royaume-Uni, dans laquelle l'obligation faite au demandeur d'adresser une notification par écrit et de donner des précisions suffisantes concernant l'action qu'il se propose d'intenter dans un délai d'un an revient pratiquement à prévoir un délai de prescription d'un an. Le représentant de la France ne sait pas si cette proposition correspond à la pratique suivie dans les pays de *common law* mais, en tout cas dans les pays de droit romain, prévoir un délai de prescription dont la durée serait en quelque sorte au choix et à la diligence du demandeur relève de l'hérésie.

46. La délégation française se prononce fermement pour un délai de prescription fixé de façon définitive et claire, que sa durée soit d'un an ou de deux ans, et est opposée à tout système bâtard permettant de prolonger le délai dans des conditions mal définies. Elle donne la préférence à un délai de prescription de deux ans, qui protège davantage les intérêts du demandeur et se rapproche des délais suivis dans un certain nombre d'autres conventions de transport.

47. Le PRÉSIDENT constate que la proposition du Royaume-Uni (A/CONF.89/C.1/L.177) n'a pas recueilli l'appui d'une nette majorité des membres de la Commission. En conséquence, il invite la Commission à voter sur cette proposition.

48. *Par 47 voix contre 13, avec 3 abstentions, la proposition est rejetée.*

49. M. AVRAMEAS (Grèce) dit que, compte tenu du résultat du vote sur la proposition du Royaume-Uni, il retire la proposition de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.13) visant à fixer un délai de prescription d'un an.

50. M. TANIKAWA (Japon) dit que, pour la même raison, il retire la proposition analogue de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.28).

51. Le PRÉSIDENT appelle l'attention de la Commission sur la proposition présentée par la Norvège (A/CONF.89/C.1/L.46) et concernant l'insertion d'un nouvel article 20 *bis*.

52. Mme BRUZELIUS (Norvège) retire la proposition de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.46).

La séance est levée à 20 h 10.

27e séance

Vendredi 24 mars 1978, à 11 h 40.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.27

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.14, L.29, L.45, L.69, L.94, L.150, L.172, L.180, L.187, L.188, L.192, L.195, L.197) [*suite*]

Article 21

Proposition visant à supprimer l'article

1. Le PRÉSIDENT invite la délégation de l'Union des Républiques socialistes soviétiques à présenter son amendement (A/CONF.89/C.1/L.188).

2. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) souligne que les problèmes de compétence auxquels se rapporte l'article 21 du projet de convention sont extrêmement complexes et pourraient faire l'objet d'une convention spéciale. C'est dire qu'ils dépassent le cadre du projet de convention à l'examen. Il serait donc opportun de supprimer l'article 21.

3. M. GORBANOV (Bulgarie) appuie la proposition de l'URSS. Compte tenu des difficultés qui pourraient surgir, il serait en effet raisonnable d'exclure pour le moment cette question de la convention et de lui appliquer les règles du droit international privé ou telles autres règles pertinentes.

4. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) est convaincu que l'article 21 suscitera des complications graves. A bord du même navire transportant des marchandises diverses, il y aura des marchandises expédiées par plusieurs chargeurs et couvertes par différents connaissements. Les différents chargeurs ou destinataires pourront choisir des tribunaux différents, bien que le fait sur lequel porte le litige soit le même. Non seulement l'application de l'article 21 se révélerait malaisée, mais encore le principe général *pacta sunt servanda* ne serait pas respecté. Les problèmes de compétence sont trop compliqués pour être résolus par la Conférence. Le mieux serait de leur apporter une solution générale, mais ultérieurement et après une étude plus approfondie que celle à laquelle la Conférence pourrait se livrer. C'est pourquoi la délégation polonaise approuve la proposition de l'Union soviétique.

5. M. RAY (Argentine) est pour la suppression de l'article 21 parce que certaines dispositions de la législation argentine prévoient que le destinataire peut dans tous les cas intenter une action devant les tribunaux argentins du port de déchargement même si le connaissement contient une clause attributive de compétence. Si l'on conserve l'article 21, l'Argentine demandera qu'il soit modifié comme elle l'a proposé dans le document A/CONF.89/C.1/L.195.

6. M. KERRY (Royaume-Uni) approuve l'amendement de l'Union soviétique. Il estime dangereux de faire figurer dans la convention des dispositions relatives à la compétence. Certains Etats ont conclu entre eux des conventions sur la compétence, et il pourrait y avoir conflit entre les dispositions de l'article 21 et celles de ces conventions. Si, par exemple, une action était intentée dans un Etat non contractant pour infraction aux règles de la convention, l'Etat contractant pourrait être tenu d'appliquer le jugement rendu, bien que celui-ci émane d'un tribunal non visé par l'article 21. Cet Etat contractant serait alors en danger d'enfreindre le paragraphe 3 de l'article 21. En supprimant l'article 21, on ferait disparaître ce genre de difficultés.

7. M. COVA-ARRIA (Venezuela) estime que, si l'on souhaite avoir une convention qui unifie les règles du droit international privé, il faut conserver le texte proposé par la CNUDCI, d'autant plus que ce texte est un compromis et qu'il est favorable aux droits du destinataire. La délégation vénézuélienne est donc opposée à l'amendement de l'URSS.

8. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que l'article 21 traite de questions au sujet desquelles il existe actuellement beaucoup d'incertitude et d'injustice. Pour ce qui est de l'incertitude, M. Honnold renvoie les participants à l'exposé détaillé qui figure dans le volume III de l'Annuaire de la CNUDCI. Quant à l'injustice découlant des règles actuelles, elle tient à ce que, selon la législation de beaucoup de pays, le seul lieu où une action puisse être intentée est un lieu éloigné de celui où ont pu se produire les faits intéressant le contrat de transport et de ceux où se trouve la preuve que les marchandises sont arrivées à destination endommagées. Les règles de fond énoncées par la CNUDCI à l'article 21 sont un compromis entre deux positions extrêmes : l'une selon laquelle toute clause dérogatoire doit être considérée comme valable, l'autre selon laquelle ces clauses doivent être totalement exclues, afin que le

demandeur puisse intenter une action contre le transporteur quel que soit le lieu où se trouve son navire. Entre ces deux extrêmes, on a voulu établir un équilibre qui permette d'intenter une action en l'un des lieux qui ont un lien avec les faits intéressant le contrat de transport. La délégation des Etats-Unis considère que l'article 21 contribue à corriger les déficiences des règles actuellement applicables aux transports par mer. C'est pourquoi elle l'approuve.

9. M. SEVON (Finlande) estime que les dispositions relatives à la compétence constituent un des éléments essentiels du projet de convention. On a déjà dit que la situation actuelle n'est pas acceptable. On ne peut considérer non plus comme acceptable que les dispositions des législations nationales empêchent d'approuver l'article 21 du projet de convention. La délégation finlandaise ne peut appuyer l'amendement de l'URSS.

10. M. EYZAGUIRRE (Chili) se prononce pour le maintien de l'article 21 qui permet au demandeur de saisir le tribunal de son choix parmi ceux dans la juridiction desquels se trouve situé l'un des lieux visés au paragraphe 1. Cet article mettrait fin à la pratique qui consiste à introduire des clauses attributives de compétence dans les connaissements, pour déterminer les tribunaux qui seront saisis des litiges éventuels. Par ailleurs, le représentant du Chili souligne que les Règles de La Haye et le Protocole de Bruxelles ont été critiqués pour n'avoir pas donné compétence aux tribunaux du port de déchargement, alors que c'est là que naissent la grande majorité des réclamations pour pertes ou dommages. De plus, nombreux sont les connaissements aux termes desquels les litiges seront réglés selon la législation interne de tel ou tel pays, législation qui n'est pas celle applicable au port de déchargement. Or, à l'alinéa *c* du paragraphe 1, l'article 21 prévoit que le demandeur peut intenter une action devant un tribunal dans la juridiction duquel se trouve le port de chargement ou le port de déchargement. La délégation chilienne est donc convaincue que la nouvelle formule retenue dans l'article 21 constitue un compromis raisonnable.

11. M. AL-ALAWI (Oman) souligne le caractère impératif du document de transport, tout en faisant observer que les parties ne sont pas égales puisqu'au cours des négociations c'est toujours le chargeur qui est amené à se soumettre aux conditions du transporteur, et notamment à accepter les clauses déterminant quels seront les tribunaux compétents. C'est pourquoi la délégation omanaise appuie l'article 21 qui établit un juste équilibre entre les intérêts du chargeur et ceux du transporteur.

12. M. BYERS (Australie) souscrit aux arguments invoqués par les représentants des Etats-Unis d'Amérique et de la Finlande en faveur du maintien de l'article 21. Il ajoute que la convention conférant des droits et obligations tant au chargeur qu'au transporteur, en cas de différend, ces droits resteraient lettre morte si le demandeur ne pouvait les faire valoir devant un tribunal compétent. L'article 21 a donc pour objet d'assurer le respect des droits énoncés dans la convention, d'où son importance critique. Si cet article devait être supprimé, les droits et obligations prévus dans la convention disparaîtraient avec lui.

13. M. CASTRO (Mexique) indique qu'en général, en tant qu'importateur de produits finis venant de pays très développés, le Mexique est un pays de destinataires qui se trouvent sans défense face aux transporteurs, du fait du régime actuel renforcé par la pratique des clauses attributives de compétence. C'est pourquoi il arrive souvent que les destinataires, se trouvant à des milliers de kilomètres du tribunal qui doit être saisi en cas de conflit, ne soient pas en mesure de faire valoir leurs droits. M. Castro rappelle par ailleurs qu'en décidant d'élaborer une convention sur le transport de marchandises par mer, la CNUDCI a insisté sur le fait que l'inclusion dans les connaissements de clauses attributives de compétence était l'une des pratiques à éliminer en matière de transports maritimes. La délégation mexicaine est donc opposée à la proposition soviétique.

14. M. CAVANNA (Italie) dit qu'il lui serait difficile d'approuver le libellé actuel de l'article 21 qui, à son avis, établirait un régime encore plus injuste que celui adopté en 1924. L'adoption du présent texte irait tout à fait à l'encontre de la tendance actuelle favorable à la liberté des parties. La délégation italienne souscrit par conséquent à l'idée de supprimer l'article 21, ou tout au moins de le modifier radicalement.

15. M. DOUAY (France) rappelle qu'à la CNUDCI déjà sa délégation s'était prononcée pour l'idée d'inclure un article sur la compétence dans le projet de convention. De plus, lorsque la question de la révision des Règles de La Haye s'est posée à la CNUCED, celle-ci a jugé nécessaire de prendre des dispositions pour éviter les abus que peuvent engendrer les clauses attributives de compétence, d'une part, et l'application de législations nationales qui ont l'inconvénient de différer les unes des autres, et de donner lieu à des incertitudes, d'autre part. La CNUDCI, qui a étudié de près cette question, a abouti à la conclusion que l'absence de dispositions du genre de celles qui figurent à l'article 21 entraînerait un certain nombre d'inconvénients.

16. En effet, il est utopique de croire qu'il serait possible de conclure une convention générale sur la compétence et l'exécution des jugements qui lierait les mêmes parties que la convention à l'examen, et s'il existe effectivement des instruments en la matière, ils sont bilatéraux ou régionaux. Quant à dire que l'on s'en tiendra aux législations nationales, cela revient à se soumettre aux règles de conflit de lois et à ignorer quelle sera la juridiction compétente. Et comme l'a fait observer le représentant de la Finlande, si la législation d'un Etat partie à la convention n'est pas conforme aux dispositions de l'article 21, elle doit être modifiée.

17. Par ailleurs, M. Douay reconnaît qu'en France la majorité des chargeurs peuvent s'accommoder des clauses attributives de compétence, dans la mesure où ils peuvent négocier librement avec les transporteurs, mais souligne qu'il n'en va pas toujours de même dans tous les pays. Pour de nombreux pays, en effet, notamment ceux qui appartiennent au Groupe des Soixante-Dix-Sept, cet article représente l'un des aspects fondamentaux de la réforme du régime actuel et, bien qu'il ne soit pas de ceux qui font l'objet du "*package deal*", il va dans le sens de l'unification du droit et de la protection des chargeurs.

18. M. NELSON (Ghana) dit qu'il n'est pas en mesure d'appuyer la proposition soviétique, car les législations des Etats différant les unes des autres, il convient de les harmoniser et d'unifier la pratique en matière de com-

pétence. En outre, les transporteurs se trouvent le plus souvent dans une situation de supériorité par rapport aux chargeurs auxquels ils imposent des clauses attributives de compétence. Les transporteurs choisissent donc les tribunaux qui, de leur point de vue, présentent le plus d'avantages, alors que, en permettant aux parties de saisir le tribunal compétent dans la juridiction duquel se trouve le port de déchargement, l'article 21 répond aux intérêts non seulement du chargeur, mais aussi du transporteur, qui est habituellement représenté par un agent dans le port en question.

19. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition soviétique A/CONF.89/C.1/L.188 tendant à supprimer l'article 21.

20. *Par 50 voix contre 11, avec 7 abstentions, la proposition est rejetée.*

Paragraphe 1

21. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) présente l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.94) qui consiste à ajouter au paragraphe 1 la stipulation "sauf convention contraire entre les parties" et vise ainsi à préserver le principe de la liberté contractuelle dans cet article. Sa délégation estime aussi qu'il est contradictoire de dire, d'une part, que l'action peut être intentée en tout lieu désigné dans le contrat [alinéa *d*], et, d'autre part, de laisser au demandeur la possibilité d'intenter l'action devant le tribunal de son choix. C'est pourquoi elle propose également de supprimer l'alinéa *d* du paragraphe 1.

22. En revanche, la République démocratique allemande n'insistera pas sur la deuxième partie de son amendement, qui tend à réduire les options laissées au demandeur.

23. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) appuie la proposition de la République démocratique allemande qui lui semble équitable et qui est d'ailleurs reprise dans l'amendement de l'URSS à l'article 21 (A/CONF.89/C.1/L.188). A son avis, l'article 21 proposé par la CNUDCI prévoit un nombre excessif de juridictions compétentes situées dans divers pays et fait prévaloir le choix d'une partie seulement, le demandeur, ce qui place les autres parties en position d'infériorité et déroge au principe de l'égalité entre les droits et intérêts des parties. Il conviendrait de conserver uniquement les alinéas *a* et *b* du paragraphe 1, qui s'appliqueraient dans les cas où le contrat ne contient pas de stipulations touchant le tribunal compétent.

24. M. PALLUA (Yougoslavie) appuie l'amendement de la République démocratique allemande en raison du déséquilibre que crée l'article 21, dans son libellé actuel, entre les deux parties au litige.

25. M. DOUAY (France) fait observer que l'amendement présenté par la République démocratique allemande aurait purement et simplement pour effet d'annuler l'article 21 : la clause impérative énoncée à l'article 21 tel qu'il est proposé par la CNUDCI deviendrait une simple disposition supplétive, qui ne s'appliquerait jamais en pratique, car les connaissements contiennent toujours une clause désignant le tribunal compétent en cas de litige. L'amendement de la République démocratique allemande aurait donc le même effet que la suppression de l'article 21, alors que la Commission vient de voter pour son maintien. La France est fermement opposée à cet amendement.

26. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) partage l'avis du représentant de la France et ajoute que les mots "sauf convention contraire entre les parties" auraient pour effet de rendre inopérante la législation protectrice de certains Etats qui autorisent les destinataires à intenter une action auprès de leurs tribunaux.

27. M. RAY (Argentine) se rallie aux arguments invoqués par la France et les Etats-Unis contre l'amendement de la République démocratique allemande, qui tend à supprimer les options laissées aux demandeurs, notamment celle d'intenter une action devant un tribunal dans le ressort duquel se trouve le port de déchargement.

28. M. GORBANOV (Bulgarie) appuie les arguments avancés par l'URSS et la Yougoslavie en faveur de l'amendement de la République démocratique allemande et dit que cette proposition constitue un compromis tendant à rendre la convention acceptable pour le plus grand nombre d'Etats possible.

29. M. KHOO (Singapour) est opposé à l'amendement de la République démocratique allemande qui, à son avis, ne favorise pas l'égalité entre les parties et dénature l'esprit de l'article 21.

30. M. SMART (Sierra Leone) note que le demandeur est très souvent le destinataire et que les clauses du connaissement concernant la juridiction compétente ne lui sont généralement pas favorables car elles ne lui donnent pas la possibilité d'intenter une action au port de déchargement, prévoyant au contraire que le tribunal compétent est celui du lieu du principal établissement du transporteur. Estimant que l'article 21 tel que le propose la CNUDCI instaure plus de justice entre les parties, comme la France et les Etats-Unis, la Sierra Leone est opposée à l'amendement de la République démocratique allemande.

31. M. NDAWULA (Ouganda) estime aussi que l'amendement de la République démocratique allemande va à l'encontre de l'esprit de l'article 21.

32. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) dit que l'article 21 multiplie les juridictions compétentes en laissant au chargeur le soin de choisir le tribunal compétent en cas de litige. En outre, cet article déroge au principe *pacta sunt servanda* en renonçant au principe de la priorité du for contractuel. Enfin, il est excessif de considérer que le chargeur est une victime potentielle du transporteur ou sa propre victime, alors qu'il a lui-même conclu le contrat avec le transporteur. La délégation polonaise appuie donc l'amendement de la République démocratique allemande.

33. M. REISHOFER (Autriche) estime que l'article 21 est équilibré car il prévoit plusieurs options concernant la juridiction compétente; en revanche, l'amendement de la République démocratique allemande, qui fait prévaloir l'accord prévu entre les parties au contrat, ne lui paraît pas justifié.

34. M. SANYAOLU (Nigéria) est lui aussi opposé à l'amendement de la République démocratique allemande.

35. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande), constatant que la majorité des orateurs qui se sont exprimés sont opposés à l'amendement de sa délégation, le retire.

36. Le PRÉSIDENT note que, de ce fait, la référence à l'amendement de la République démocratique allemande qui figure au paragraphe 2 de l'amendement de l'URSS (A/CONF.89/C.1/L.188) devient sans objet.

La séance est levée à 13 heures.

28e séance

Vendredi 24 mars 1978, à 18 h 10.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.28

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.29, L.45, L.187, L.188, L.192) [*suite*]

Paragraphe 1 (suite)

1. Le PRÉSIDENT appelle l'attention sur les amendements présentés par le Japon (A/CONF.89/C.1/L.29) et la Tunisie (A/CONF.89/C.1/L.45), qui tendent l'un et l'autre à ajouter le mot "contractant" après le mot "Etat".

2. M. HACHANA (Tunisie) retire l'amendement de sa délégation.

3. M. MINAMI (Japon), présentant la proposition de sa délégation, fait observer qu'un nombre considérable de délégations se sont déclarées favorables à l'adjonction du mot "contractant" après le mot "Etat", comme cela est indiqué dans la note de bas de page se rapportant au paragraphe 1 de l'article 21 du texte de la CNUDCI (A/CONF.89/5).

4. La délégation japonaise estime que, du fait que le paragraphe 1 n'a pas force obligatoire pour le tribunal d'un Etat qui n'est pas partie à la Convention, il est inutile de prévoir des dispositions relatives à la compétence des tribunaux des Etats non contractants. De plus, l'omission du mot "contractant" pourrait inciter le demandeur à penser que, du fait qu'il a intenté une action devant un tribunal compétent aux termes du paragraphe 1, ce tribunal va appliquer les dispositions de la convention, alors qu'il n'est nullement tenu de le faire puisqu'il se trouve dans un Etat non contractant. La délégation japonaise estime que ce genre de malentendu serait imputable non au demandeur, mais au libellé du paragraphe 1; si le mot "contractant" était ajouté après le mot "Etat", le demandeur n'intenterait pas d'action dans un Etat non contractant. Pour éviter toute confusion, la délégation japonaise propose donc d'ajouter le terme en question.

5. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) appuie cette proposition sans réserve car elle permettrait une application aussi large que possible de la Convention. Il rappelle à la Commission que, pendant les travaux préparatoires sur le projet de convention, le terme "contractant" a été conservé jusqu'au dernier moment, pour être finalement supprimé.

6. M. AMOROSO (Italie) dit que sa délégation considère qu'il est tout à fait nécessaire d'ajouter le mot "contractant" après le mot "Etat" puisque la convention ne doit avoir force obligatoire que dans les Etats contractants. Selon lui, un tribunal est censé appliquer la législation nationale ou une convention internationale dont les dispositions ont été incorporées à la législation nationale. Il ne voit donc pas comment le tribunal d'un Etat non contractant, qui n'a pas ratifié la convention, pourrait appliquer une disposition de la convention qui n'a pas force de loi dans le pays en question.

7. M. DOUAY (France) dit que sa délégation appuie également cette proposition, car elle estime que le fait de donner compétence aux tribunaux d'Etats non contractants peut donner lieu à deux problèmes. Premièrement, il n'est pas du tout certain que ces tribunaux appliqueront les dispositions de la convention comme loi du contrat. Deuxièmement, même s'ils le font, ils le feront de façon défectueuse – c'est le moins qu'on puisse dire – car un Etat qui n'est pas partie à la convention n'aura pas eu la possibilité d'élaborer une jurisprudence concernant l'application de la convention et son interprétation.

8. C'est une erreur de penser que le fait de ne pas limiter l'application des dispositions du paragraphe 1 aux tribunaux situés dans des Etats contractants favoriserait une plus large application de la Convention. L'essentiel est de faire en sorte que la Convention soit vraiment appliquée, et la seule façon d'y parvenir, c'est de stipuler que le tribunal devant lequel l'action sera intentée sera le tribunal d'un Etat partie à la Convention.

9. Enfin, le terme "contractant", qui figurait dans le projet initial de la CNUDCI, a été supprimé en raison de certaines difficultés. Le représentant de la France considère qu'il faudrait le réintroduire dans la Convention.

10. M. CANTIN (Canada) est opposé à la proposition japonaise, et dit que les dispositions du paragraphe 1 sont fondées essentiellement sur l'hypothèse selon laquelle les réclamations émanent le plus souvent du destinataire. Si le mot "contractant" est ajouté, dans le cas de marchandises expédiées d'un Etat contractant à destination d'un Etat non contractant, cet amendement

aura pour effet de priver le destinataire de la possibilité de présenter sa réclamation au port de déchargement, puisqu'il se trouverait dans un Etat non contractant. Cela va soulever de graves problèmes de conflits de lois et de compétence. En outre, ce ne serait pas juste à l'égard du destinataire et cela encouragerait les Etats à adopter des mesures unilatérales pour protéger leurs ressortissants au lieu d'appliquer la loi du contrat au moyen de la clause principale.

11. Le représentant du Canada note qu'on ne trouve pas d'exigence analogue à l'article 22, qui concerne l'arbitrage, ni au paragraphe 5 de l'article 21, qui concerne l'élection du for. A son avis, il n'y a pas de raison d'établir une telle distinction.

12. Le paragraphe 1, dans son libellé actuel, est conforme aux termes de l'article 3 (interprétation de la Convention), et favorise de ce fait l'uniformité ainsi que l'application universelle de la Convention. De plus, l'inclusion du terme "contractant" pourrait faire hésiter certains Etats à adhérer à la Convention en raison des problèmes qui pourraient en découler pour leurs partenaires commerciaux.

13. M. SELVIG (Norvège), qui est lui aussi opposé à cette proposition, dit que, en vertu du paragraphe 1 tel qu'il est libellé, le demandeur peut choisir entre quatre lieux différents situés dans un Etat contractant ou dans un Etat non contractant pour intenter une action. Parfois, la seule possibilité qu'il aura sera d'intenter une action dans un Etat non contractant; par conséquent, en stipulant que le demandeur ne peut intenter d'action que dans un Etat contractant, on limite son choix de façon injustifiée. A ce propos, il ne faut pas oublier que, lorsque la convention sera sur le point d'entrer en vigueur – pendant la période de transition –, les Etats contractants seront peu nombreux et qu'il y aura des cas où le choix du for sera limité.

14. Le paragraphe 1 ne traite pas de la compétence des tribunaux d'un Etat non contractant – c'est à l'Etat en question qu'il incombe de décider lui-même d'attribuer ou non la compétence aux tribunaux –, mais il stipule que, lorsqu'il existe une juridiction compétente, le demandeur doit avoir la possibilité d'y avoir recours à condition que les autres critères énoncés au paragraphe 1 soient remplis. Il n'est pas non plus question de l'application de la convention dans ce paragraphe : le demandeur est souvent en possession d'un connaissement ou d'un autre document se référant à la convention et l'Etat non contractant peut appliquer cette dernière en vertu de la liberté des parties de choisir la loi du contrat.

15. Enfin, il faut considérer cette question dans le contexte des clauses attributives de compétence. Si l'on ajoute le mot "contractant", les parties à un contrat de transport pourront insérer des clauses privant le demandeur du droit d'intenter une action en des lieux autres que ceux stipulés au paragraphe 1. Cela va considérablement réduire les options ouvertes au demandeur, ce qui, de l'avis de la délégation norvégienne, n'est pas justifié.

16. M. MALLINSON (Royaume-Uni) dit que sa délégation appuie fermement la proposition japonaise et estime qu'elle pourrait s'appliquer également à la clause correspondante de l'article 22.

17. Pour la délégation britannique, ce n'est pas à la convention de stipuler si un tribunal situé dans un Etat non contractant peut ou non connaître d'une action intentée en vertu de la convention en cas de perte ou de dommages causés aux marchandises. Cela ne veut pas dire qu'une telle action ne puisse pas être intentée devant un tribunal situé dans un Etat non contractant, mais simplement que la question de savoir si ce tribunal peut connaître de cette action doit être réglée conformément aux règles normales relatives aux conflits de lois appliquées par l'Etat intéressé telles qu'elles découlent du droit international. En outre, les accords bilatéraux ou multilatéraux que des Etats non contractants peuvent avoir conclus les empêcheront peut-être de donner suite à cette action.

18. La position défendue par le représentant de la Norvège repose, semble-t-il, sur l'hypothèse selon laquelle un tribunal situé dans un Etat non contractant se référera à la convention pour décider s'il a compétence en la matière ou non. La délégation britannique ne peut accepter cette hypothèse car ce tribunal, étant situé dans un Etat qui n'est pas partie à la convention, appliquera ses propres règles. L'omission du mot "contractant" dans le texte serait en conflit avec cette procédure; en revanche, l'inclusion de ce terme serait totalement conforme au principe selon lequel les Etats doivent être libres d'appliquer leurs propres règles en matière de compétence, qu'ils soient ou non parties à la convention.

19. M. SELVIG (Norvège) fait observer qu'il n'a pas dit que la convention donnait compétence à un Etat non contractant mais qu'il a dit que le paragraphe 1 n'avait rien à voir avec la compétence d'un Etat non contractant. Ce qu'il a voulu montrer, c'est que, lorsqu'un tribunal est compétent en vertu du droit d'un Etat non contractant, le demandeur doit être autorisé à y recourir.

20. M. BYERS (Australie) approuve les remarques du représentant de la Norvège et dit qu'il ressort clairement de l'alinéa *e* du paragraphe 1 de l'article 2 que les parties – même si aucune d'entre elles ne se trouve dans un Etat contractant – peuvent stipuler dans le contrat que les dispositions de la convention régiront le contrat. Si les dispositions de l'article 21 ne s'appliquent qu'aux Etats contractants, le demandeur, qu'il s'agisse du transporteur ou du chargeur, se verra refuser le droit d'intenter une action devant le tribunal d'un Etat qui reconnaîtrait une telle déclaration d'intention faite par les parties comme valide et applicable en vertu de sa législation. En d'autres termes, l'adjonction du mot "contractant" a pour effet de refuser au demandeur la possibilité de choisir un tribunal qui appliquerait les dispositions de la Convention conformément au contrat conclu entre les parties. Etant donné que la Convention ne peut lier un Etat qui n'y est pas partie et que les parties au contrat peuvent y inclure une déclaration sur la loi régissant le contrat, la question qui se pose alors est celle de savoir si l'on peut exclure un for qui reconnaîtrait cet accord. La délégation australienne pense qu'il n'y a qu'une réponse possible à cette question et appuie par conséquent le texte tel qu'il est.

21. M. SANYAOLU (Nigéria) dit que sa délégation est opposée à la proposition à l'examen. A son avis, on

peut déduire de la dernière partie de la clause introductive du paragraphe 1 qu'un tribunal a le droit inhérent de statuer sur sa compétence.

22. M. GORBANOV (Bulgarie) dit que, même si le tribunal d'un Etat non contractant n'a aucune obligation d'appliquer la Convention, il peut décider, lors du choix de la loi à appliquer, compte tenu des circonstances particulières de l'affaire en question, que les dispositions de la Convention seront applicables – par exemple, parce que le connaissement a été émis dans un Etat contractant (alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 2). La proposition japonaise exclut cette possibilité et, par conséquent, vise à restreindre le champ d'application de la Convention. C'est pourquoi le représentant de la Bulgarie ne saurait l'appuyer et préfère que l'on conserve le texte tel qu'il est.

23. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'il ne s'agit pas en l'occurrence d'un conflit éventuel entre la nouvelle Convention et les règles de droit international privé applicables dans les Etats contractants ou dans les Etats non contractants. Il s'agit de la validité des clauses inscrites dans les connaissements qui visent à restreindre l'accès aux tribunaux. Si un contrat a été conclu ou en partie exécuté dans un Etat contractant, la Convention sera applicable en vertu des règles de droit international privé d'un Etat non contractant, dont les tribunaux pourront invoquer la Convention et l'appliquer en vertu de ces règles. Par conséquent, à moins que la Convention n'entre en conflit avec les règles sur l'accès aux tribunaux d'Etats non contractants, une action peut être intentée devant ces tribunaux.

24. En revanche, l'insertion du mot "contractant" au paragraphe 1 de l'article 21 risque de restreindre l'accès aux tribunaux à tel point qu'il risque d'être impossible d'intenter certaines actions devant un tribunal approprié. La délégation des Etats-Unis n'est donc pas en faveur de la proposition à l'examen.

25. M. SMART (Sierra Leone) dit que sa délégation est opposée à l'amendement japonais et s'associe aux vues exprimées par les représentants de la Norvège, de l'Australie et du Nigéria. Le représentant du Royaume-Uni, qui a parlé en faveur de l'amendement, a présenté un argument qui milite en fait pour le maintien du paragraphe tel qu'il est. Il a dit que si les règles d'un Etat relatives aux conflits de loi prévoient qu'un tribunal a compétence pour connaître des litiges concernant le transport régi par la Convention, le tribunal concerné doit être saisi, mais a exprimé des doutes sur le point de savoir si cela s'appliquait dans le cas d'un Etat non contractant. Or le paragraphe à l'examen dit simplement que, si au regard de la loi d'un Etat, un tribunal de cet Etat a compétence pour statuer sur les litiges relevant de la Convention, il doit le faire. Il n'y a pas de différence entre le cas où l'on donne compétence à un Etat non contractant et le cas où un Etat non contractant se déclare compétent en vertu de son droit national.

26. La question qui se pose en fait est celle de déterminer la loi applicable. Mais cela ne devrait présenter aucune difficulté en pratique, puisqu'un Etat non contractant peut appliquer les règles énoncées dans la Convention, les dispositions du paragraphe 3 de l'article 23 étant souveraines à cet égard; le tribunal de l'Etat non contractant qui est saisi de l'affaire saura, grâce au connaissement, que la Convention est applicable au cas en question.

27. M. WISWALL (Libéria) dit que les délégations semblent en général d'accord pour penser que le paragraphe 1 de l'article 21 ne confère aucune compétence aux tribunaux d'aucun Etat, surtout pas à ceux d'un Etat non contractant. Dans le cas d'Etats contractants, lorsqu'un tribunal n'a pas compétence au regard des lois et procédures applicables pour connaître d'un litige touchant le transport régi par la nouvelle Convention, il ne se verra pas non plus attribuer de compétence par la Convention.

28. Il est une question plus complexe, celle de savoir si le paragraphe 1 de l'article 21 a pour objet de restreindre la compétence ou de garantir le respect des règles de la Convention. La délégation libérienne pense que la deuxième réponse est la bonne et estime que la Commission devrait se garder de croire que, si le demandeur intente une action devant le tribunal d'un Etat non contractant sur la base d'un connaissement établi conformément aux termes de la Convention, ce tribunal sera tenu d'appliquer les dispositions de la Convention. Il est probable que, dans la plupart des cas, lorsqu'un chargeur voudra intenter une action contre un transporteur, à défaut d'un autre for, il intentera cette action au lieu où le transporteur a son principal établissement; si ce lieu est situé dans un Etat non contractant et si le chargeur intente une action sur la base d'un connaissement se référant expressément aux termes de la Convention, il est fort probable que le tribunal appliquera la loi du for de préférence aux dispositions de la Convention, surtout si l'une des parties est ressortissante de cet Etat.

29. Par conséquent, si le texte du paragraphe 1 de l'article 21 reste tel qu'il est, un demandeur non prévenu va peut-être découvrir trop tard que le tribunal du lieu où il a intenté son action refusera d'appliquer la nouvelle Convention même si celle-ci est citée dans le connaissement – et se trouvera dans une situation analogue à celle de l'acheteur auquel s'applique la règle de *caveat emptor*, qui n'a rien à voir avec les objectifs de la Convention.

30. Mme DIOP (Sénégal) dit que sa délégation s'associe à la déclaration du représentant de l'Australie et appuie le maintien du paragraphe 1 de l'article 21 tel qu'il est. Le paragraphe n'aurait plus de sens si l'on ajoutait le mot "contractant" après le mot "Etat".

31. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur la proposition du Japon (A/CONF.89/C.1/L.29) se rapportant au paragraphe 1 de l'article 21.

32. *Par 47 voix contre 11, avec 6 abstentions, la proposition est rejetée.*

33. M. GÖGER (Turquie) présente la proposition de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.192) visant à ajouter trois alinéas au paragraphe 1 de l'article 21, et dit que l'objet de cette proposition est d'améliorer la situation du demandeur et d'éviter certaines difficultés qui risquent de surgir lors de l'exécution du jugement rendu par un tribunal étranger.

34. Le PRÉSIDENT, constatant qu'aucun représentant ne désire prendre la parole pour appuyer l'amendement de la délégation turque, considère que la Commission le rejette.

Paragraphe 2

35. M. MINAMI (Japon), présentant la proposition de sa délégation visant à supprimer le paragraphe 2 de l'article 21 (A/CONF.89/C.1/L.29), dit que le texte de la CNUDCI présente deux difficultés, à savoir : premièrement, l'admission d'une action réelle et, deuxièmement, l'admission du transfert d'une action d'un Etat dans un autre Etat.

36. La délégation japonaise est opposée au principe de l'admission d'une action réelle, comme l'envisage la première phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2, pour trois raisons. Premièrement, parce que les sytèmes juridiques d'un certain nombre de pays ne comportent pas de dispositions permettant d'intenter des actions réelles, c'est le cas notamment pour le Japon, où il serait très difficile d'introduire la notion d'action réelle dans le système de procédure civile. Deuxièmement, parce que l'alinéa *a* du paragraphe 2 est incompatible avec le paragraphe 1, du fait qu'il n'établit aucune restriction quant au lieu où le demandeur peut intenter une action en vue de la saisie d'un navire appartenant au défendeur, alors que la délégation japonaise avait cru comprendre que le paragraphe 1 visait à préserver un équilibre entre les intérêts du demandeur et ceux du défendeur en limitant la compétence aux tribunaux se trouvant en des lieux ayant un lien étroit avec le contrat de transport et les parties à ce contrat. La troisième raison est que le texte actuel risque de favoriser l'introduction dans la procédure civile internationale de la pratique de la recherche de fors complaisants car, si l'on ne limite pas les tribunaux compétents à un nombre raisonnable, le demandeur aura un vaste choix à sa disposition.

37. En ce qui concerne la deuxième difficulté, à savoir le fait d'autoriser le transfert d'une action d'un Etat à un autre, le défendeur a le droit, en vertu des textes actuels, de demander ce transfert. Mais en pratique, il lui sera presque impossible de porter l'action devant une autre juridiction en raison du montant des garanties exigées et de l'absence de règles spéciales sur ce point. La Convention de Bruxelles de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer, par exemple, ne contenait aucune règle en la matière. En l'absence de telles règles, un tribunal ne peut pas se dessaisir d'une affaire et un autre tribunal ne peut pas s'en saisir; il faut donc que la question soit réglée par une convention spécifique. Le problème le plus difficile à résoudre à cet égard porte sur les différences qui existent entre les procédures civiles des Etats. Certains systèmes judiciaires interdisent le transfert d'une affaire lorsque le procès a commencé.

38. Si le paragraphe 2 est maintenu tel qu'il est, le Japon aura les plus grandes difficultés à adhérer à la Convention.

39. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation ne peut appuyer l'amendement japonais au paragraphe 2. Ce paragraphe n'a rien à voir avec la question de savoir si les navires peuvent être saisis légalement; il faut noter que, aux termes du texte actuel de l'alinéa *a* du paragraphe 2, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port d'un Etat contractant "où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même armement a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat". Cette disposition ne s'appliquera que si la législation de l'Etat en question autorise la saisie, et cette législation englobe naturellement les obligations contractées par cet Etat aux termes d'instruments internationaux. La disposition en question s'appliquera alors conformément au principe dont s'inspire le paragraphe 1 de l'article 21, selon lequel le demandeur peut intenter son action au lieu de son choix. Par conséquent, le paragraphe 2 ne soulève pas les problèmes que certains appréhendent. Il ne faut pas oublier non plus que, d'un point de vue pratique, dans certains cas, le transporteur a pour seul actif un navire unique, et si le demandeur veut que son recours aboutisse, il devra peut-être orienter son action sur cet actif unique. La disposition en question ne crée pas le droit de saisie, mais elle ne s'oppose pas aux dispositions en vigueur dans les pays qui le reconnaissent. Elle prévoit également que l'action doit être intentée ou transférée en un lieu approprié stipulé au paragraphe 1 de l'article 21. C'est pourquoi, de l'avis de la délégation des Etats-Unis, le paragraphe 2 de l'article 21 serait utile en matière de litiges maritimes et devrait être maintenu dans la Convention.

40. M. WISWALL (Libéria) dit que la première phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2 présente des difficultés pour sa délégation car, même si cette phrase ne vise pas à conférer le droit de saisie lorsqu'il n'existe pas, un tribunal qui interpréterait les dispositions de cette phrase pour la première fois pourrait avoir une opinion différente, surtout si l'on considère les mots "a été légalement saisi conformément à la législation en vigueur dans cet Etat". Dans les Etats qui autorisent la saisie réelle, le critère de légalité d'une saisie relève entièrement de la procédure; la phrase en question pourrait donc être interprétée comme énonçant une présomption de droit matériel découlant de l'application de la procédure.

41. Par conséquent, si la Commission veut conserver cette phrase, elle doit au moins appeler l'attention du Comité de rédaction sur le grave problème qui pourrait se poser à propos des actions intentées dans les Etats que leur jurisprudence a empêchés de ratifier la Convention de Bruxelles de 1952.

42. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), M. GORBANOV (Bulgarie), M. LEÓN MONTESINO (Cuba), M. PTAK (Pologne) et M. AMOROSO (Italie) appuient la proposition japonaise tendant à supprimer le paragraphe 2 de l'article 21.

43. M. BYERS (Australie), appuyé par M. VIGIL-TOLEDO (Pérou), dit que le paragraphe 2 de l'article 21 doit être maintenu.

44. M. HERBER (République fédérale d'Allemagne) dit que, pour les raisons déjà exposées par plusieurs délégations, il serait utile que le chargeur puisse intenter une action devant une juridiction légalement reconnue au lieu où la saisie du navire a eu lieu. La délégation de la République fédérale d'Allemagne estime, par conséquent, qu'il serait préférable d'adopter l'un des amendements figurant dans les documents A/CONF.89/C.1/L.172 ou L.188, par exemple, de manière à aligner l'alinéa *a* du paragraphe 2 sur la Convention de Bruxelles de 1952, plutôt que d'opter pour la solution radicale qui consiste à supprimer complètement le paragraphe 2.

45. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur la proposition du Japon tendant à supprimer le paragraphe 2 de l'article 21 (A/CONF.89/C.1/L.29).

46. *Par 43 voix contre 11, avec 9 abstentions, la proposition est rejetée.*

47. M. TANIKAWA (Japon) dit que sa délégation se réserve le droit de proposer une clause de réserve sur ce point.

48. M. GORBANOV (Bulgarie), présentant l'amendement bulgare à l'alinéa *a* du paragraphe 2 (A/CONF.89/C.1/L.187), dit que sa délégation aurait préféré que l'on supprime complètement le paragraphe 2. Mais vu les circonstances, il souhaiterait que la première phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2 soit modifiée de manière à supprimer les difficultés d'ordre juridique et pratique que pourrait présenter pour certains Etats l'application du principe d'une action réelle.

49. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que le texte modifié de la première phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2 que propose sa délégation dans le document A/CONF.89/C.1/L.188 a pour objet de résoudre un problème qui préoccupe vivement l'Union soviétique et, à ce qu'il croit savoir, un certain nombre d'autres pays également, à savoir la référence qui est faite dans cet alinéa à la possibilité de saisir des navires en vertu de la législation nationale de l'Etat intéressé. M. Burguchev est certain que les auteurs du projet de convention ne souhaitent pas que le texte donne lieu à des interprétations erronées; or la délégation de l'URSS ne saurait accepter l'alinéa *a* du paragraphe 2 tel qu'il est, car il pourrait être interprété comme autorisant la saisie d'un navire conformément à la législation nationale de l'Etat dans la juridiction duquel se trouve le navire, indépendamment des principes et des normes du droit international. Afin d'éviter cette interprétation erronée, la délégation de l'URSS propose d'inclure une référence au droit international qui, espère-t-elle, sera acceptable pour toutes les délégations.

50. M. SELVIG (Norvège) comprend fort bien l'importance de cette question pour l'Union soviétique. Bien que le droit international soit considéré comme faisant partie de la législation nationale en Norvège, la délégation norvégienne est prête à appuyer l'amendement soviétique, qui permet de résoudre le problème mentionné sans pour autant affecter les intérêts des autres Etats.

51. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation est également disposée à coopérer à la solution du problème que pose, pour la délégation soviétique, le projet de texte. Elle appuie donc le principe dont s'inspire l'amendement proposé, à condition que le libellé de la proposition fasse apparaître clairement l'intention de l'auteur concernant les rapports existant entre les règles du droit international et les règles en vigueur dans l'Etat où la saisie se produit.

52. M. HERBER (République fédérale d'Allemagne) dit que sa délégation est également en faveur de l'amendement soviétique, parce que le droit international fait partie de la législation nationale d'un Etat. Le texte appelle toutefois des éclaircissements.

53. M. DIXIT (Inde) dit que sa délégation est disposée à appuyer en principe la proposition de l'Union soviétique. Elle souhaiterait toutefois que la formule "conformément au droit international et aux règles applicables de la législation de cet Etat" soit modifiée de façon à se lire "conformément au droit international et à la législation de cet Etat"; à son avis, le terme "applicables" doit soit être supprimé soit se référer aussi au droit international.

54. M. BENTEIN (Belgique) dit que la première phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2, telle qu'elle est libellée, semble aller à l'encontre du principe selon lequel les Etats ne devraient pas être contraints de modifier leur législation sur la saisie des navires. La délégation belge est donc en faveur de la proposition de l'Union soviétique.

55. M. DOUAY (France) dit que, en principe, sa délégation peut accepter la proposition soviétique, puisque la saisie d'un navire doit se faire conformément au droit international et à la législation nationale de l'Etat concerné.

56. M. HENNI (Algérie) dit que sa délégation appuie la proposition de l'Union soviétique pour les raisons exposées par les orateurs précédents, et rappelle que, à la séance précédente, la Commission a rejeté une proposition de l'Union soviétique tendant à supprimer le paragraphe 21 dans son ensemble en invoquant le motif que le droit international devait prévaloir sur la législation nationale. A ce propos, il fait observer que l'Algérie, ainsi qu'un certain nombre de pays en développement, est en train de développer sa marine marchande nationale qu'elle espère voir protéger, en matière de saisie, par le droit international plutôt que par les législations nationales des différents Etats.

57. Le PRÉSIDENT dit que, s'il n'y a pas d'objection, il considérera que la Commission approuve en principe l'amendement à l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 21 proposé par l'Union soviétique (A/CONF.89/C.1/L.188) et qu'elle est d'accord pour créer un petit groupe de travail qui examinera le libellé définitif du texte.

58. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est levée à 19 h 40.

29e séance

Samedi 25 mars 1978, à 15 h 15.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.29

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.12, L.15, L.29, L.49, L.69, L.70, L.150, L.172, L.180, L.192, L.195, L.197, L.202) [*suite*]

Article 21 (fin)

Paragraphe 2 (fin)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner le texte de l'alinéa *a* du paragraphe 2 établi par le Groupe de travail spécial désigné pour examiner le libellé de la proposition soviétique relative à la première phrase de cet alinéa (A/CONF.89/C.1/L.188), proposition déjà approuvée en principe par la Commission.

2. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), parlant au nom du Groupe de travail, rappelle que certaines délégations avaient exprimé la crainte que le texte ne donne lieu à des ambiguïtés du fait qu'il ne précisait pas suffisamment que la saisie ne pouvait être effectuée que conformément aux règles de la législation de l'Etat considéré, y compris les engagements internationaux de cet Etat; les mots soulignés dans le texte de la proposition du Groupe de travail spécial visent à répondre à cette préoccupation. La délégation japonaise maintient les objections qu'elle a formulées concernant les questions de fond soulevées dans d'autres parties de l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 21.

3. M. BYERS (Australie) est heureux d'appuyer la proposition.

4. M. DOUAY (France) dit qu'il n'a aucune difficulté à approuver la proposition, mais que le Comité de rédaction pourrait examiner la possibilité de mentionner le droit international avant la législation de l'Etat.

5. Le PRÉSIDENT dit qu'en l'absence d'objection il considérera que la Commission souhaite adopter le texte proposé par le Groupe de travail spécial (A/CONF.89/C.1/L.202) et le renvoyer au Comité de rédaction.

6. *Il en est ainsi décidé.*

7. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner l'amendement à l'alinéa *a* du paragraphe 2 proposé par la République fédérale d'Allemagne (A/CONF.89/C.1/L.172).

8. M. HERBER (République fédérale d'Allemagne) dit que sa délégation est partisane de supprimer la deuxième phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2, d'une part parce que la règle énoncée dans cette phrase n'est pas compatible avec la Convention de Bruxelles de 1952 relative à la saisie conservatoire des navires de mer, à laquelle la République fédérale d'Allemagne est partie, et d'autre part parce qu'elle ne croit pas qu'il soit possible de renvoyer une action intentée devant la juridiction d'un pays devant celle d'un autre pays en raison des différences qui continuent d'exister entre les Etats en matière de procédure civile.

9. M. BENTEIN (Belgique) dit que sa délégation appuie la proposition pour les raisons exposées par son auteur.

10. M. KHOO (Singapour) indique que sa délégation se prononce également pour la proposition. L'application de l'alinéa *a* du paragraphe 2, tel qu'il est rédigé, donnerait lieu à des difficultés techniques, étant donné que la coopération internationale en matière judiciaire n'a pas encore atteint un stade où il est possible d'appliquer une règle telle que celle qui est énoncée dans la deuxième phrase.

11. M. WISWALL (Libéria) dit que sa délégation a quelque difficulté à accepter la deuxième phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2, non à cause de la Convention de Bruxelles de 1952, mais du fait que si un tribunal peut avoir une compétence *in rem* pour la saisie du navire fautif, sa jurisprudence peut lui interdire de renvoyer l'action devant un autre tribunal ou d'approuver ce renvoi. C'est le cas dans plusieurs pays, étant donné que la compétence *in rem* est fondée sur l'existence de la chose, qui est soit le navire saisi, soit la garantie donnée comme caution. Les tribunaux ne peuvent continuer à être saisis de l'action réelle que si le navire ou la garantie demeurent sous leur juridiction. En conséquence, le renvoi d'une action devant un autre tribunal mettrait fin à la compétence *in rem* et il n'y aurait pas de compétence *eo instanti*. En conséquence, la deuxième phrase constitue un paradoxe fondamental pour un certain nombre de pays, et la délégation libérienne préférerait qu'elle soit supprimée. Si cependant elle était maintenue, M. Wiswall demanderait au Comité de rédaction d'inclure une mention confirmant la prépondérance de la juridiction du pays où l'action a été intentée sur la base de la saisie.

12. M. SELVIG (Norvège) dit qu'il se bornera à formuler des observations sur les questions de fond soulevées par l'amendement proposé. Le principe dont s'inspire l'article 21 est que le demandeur doit disposer d'un choix suffisant en ce qui concerne les juridictions ayant un lien avec le contrat de transport considéré – en d'autres termes, il doit avoir la possibilité d'intenter une action dans le port de chargement, le port de déchargement ou tout autre lieu associé au contrat de transport.

De l'avis de M. Selvig, les dispositions actuelles sont amplement suffisantes et il se demande s'il est bien nécessaire d'ajouter également la juridiction du lieu de la saisie. L'ensemble de la question a été examiné en détail par le Groupe de travail de la CNUDCI lors de l'élaboration du projet de convention, et ce groupe avait décidé d'adopter une solution intermédiaire selon laquelle le navire fautif lui-même ou un navire du même armement peuvent être saisis dans un Etat autre que celui visé au paragraphe 1, mais le défendeur, aux termes de l'alinéa *a* du paragraphe 2, peut porter l'action devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe 1. On a ainsi établi entre les paragraphes 1 et 2 un équilibre délicat qu'il importe de ne pas détruire; la délégation norvégienne estime que la proposition de la République fédérale d'Allemagne romprait cet équilibre en donnant la possibilité d'intenter une action dans un Etat qui n'a aucun lien avec le contrat de transport considéré.

13. Le représentant de la République fédérale d'Allemagne a mentionné les difficultés qui pourraient surgir du fait de la Convention de Bruxelles de 1952. Cette convention diffère des autres instruments en ce qu'elle reconnaît un certain nombre de juridictions, y compris la juridiction du lieu de la saisie, mais accepte en même temps le principe de l'exclusivité des juridictions, ce qui permet aux parties de s'entendre pour limiter la procédure à un seul lieu déterminé. Au contraire, le projet de convention à l'examen est fondé sur le principe que les parties ne peuvent pas s'entendre pour restreindre le choix de la juridiction.

14. Quant à la question de savoir si le texte de la Convention de Bruxelles de 1952 et celui du projet de convention sont compatibles, la délégation norvégienne pense qu'on peut répondre par l'affirmative, étant donné que toutes les conventions ne font en réalité qu'énoncer les règles impliquées dans le contrat de transport et doivent par conséquent être considérées comme faisant implicitement partie du contrat. Cette idée est reprise au paragraphe 5 de l'article 22. Une disposition analogue peut être ajoutée à l'article 21 si les autres délégations, y compris celle de la République fédérale d'Allemagne, le jugent souhaitable, bien que M. Selvig ne pense pas qu'une telle disposition soit nécessaire. Etant donné que les règles générales dont il s'agit ne sont pas considérées comme faisant partie du contrat de transport, il n'est pas nécessaire de supprimer la deuxième phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2.

15. M. BYERS (Australie) dit que sa délégation appuie le projet de texte pour les raisons exposées par le représentant de la Norvège. Lorsqu'une action est portée devant une autre juridiction, la condition nécessaire à cet effet est que le défendeur puisse fournir des garanties suffisantes pour assurer le paiement de toute somme qui pourrait être adjugée au demandeur. En conséquence, lorsque le navire est emmené devant une autre juridiction, une somme d'un montant équivalant à sa valeur est laissée à la première juridiction et un équilibre est établi entre les recours respectifs.

16. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à voter sur la proposition de la délégation de la République fédérale d'Allemagne (A/CONF.89/C.1/L.172).

17. *Par 33 voix contre 8, avec 21 abstentions, la proposition est rejetée.*

18. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), présentant l'amendement de sa délégation à l'alinéa *a* du paragraphe 2 (A/CONF.89/C.1/L.69), explique que l'expression "tribunaux de tout port" est inacceptable, étant donné qu'un tribunal ne peut siéger dans un port au sens étroit du terme et dans certains cas le navire ne peut pas être saisi dans le port même, mais sur le fleuve qui en constitue la voie d'accès ou de départ.

19. M. GUEIROS (Brésil) appuie la proposition des Etats-Unis.

20. M. BYERS (Australie) dit que sa délégation peut accepter sans difficulté l'expression en question, mais qu'elle est disposée à appuyer l'amendement proposé si la délégation des Etats-Unis estime que cette expression peut soulever des problèmes dans certaines juridictions.

21. M. DOUAY (France) dit que le texte, tel qu'il est rédigé actuellement, ne présente pas de difficultés pour la délégation française, étant donné que, même s'il n'existe pas de tribunaux dans le port de l'Etat contractant, ce port se trouve nécessairement placé dans la juridiction d'un tribunal d'Etat. Cependant, s'il est décidé de renvoyer la question soulevée par le représentant des Etats-Unis au Comité de rédaction, la délégation française préférerait remplacer les mots "tribunaux de tout port" par les mots "tribunaux dans le ressort desquels est situé tout port".

22. Le PRÉSIDENT dit que l'amendement des Etats-Unis sera renvoyé au Comité de rédaction, ainsi que la suggestion orale faite par le représentant de la France.

23. M. SIMS (Canada), présentant l'amendement proposé par sa délégation à l'alinéa *a* du paragraphe 2 (A/CONF.89/C.1/L.197), explique qu'il serait illogique et contraire aux objectifs et à la portée des paragraphes 1 et 2 de maintenir le mot "contractant" dans la première phrase de ce paragraphe. En vertu du paragraphe 1, le demandeur peut intenter une action dans l'un quelconque des six lieux mentionnés, que ce tribunal soit ou non situé dans un Etat contractant; cette disposition signifie qu'une partie à un contrat de transport ne peut pas limiter indûment le choix de la juridiction par l'autre partie. Etant donné que l'objet de l'alinéa *a* du paragraphe 2 doit être de renforcer les droits des chargeurs et destinataires en ce qui concerne la juridiction qu'ils peuvent choisir en vertu du paragraphe 1, le maintien du mot "contractant" ne correspondrait pas à l'intention des auteurs. Il peut arriver dans certains cas – en particulier pendant la période qui suivra immédiatement la signature de la convention, lorsqu'un petit nombre d'Etats seulement y auront déjà adhéré – que le destinataire qui souhaite intenter une action pour les dommages qui se sont produits dans la juridiction d'un Etat contractant soit dans l'impossibilité de le faire, du fait que le navire a poursuivi son voyage dans l'intervalle et a pénétré dans la juridiction d'un Etat non contractant. Le représentant du Canada souligne que sa délégation ne cherche pas à établir ou à imposer le droit de saisie dans une juridiction où ce droit n'existe pas, mais simplement à supprimer les obstacles qui s'opposent à l'exercice de ce droit lorsqu'il existe. La proposition canadienne ne détruirait pas l'équilibre délicat entre les paragraphes 1 et 2 dont a parlé le représentant de la Norvège.

24. M. RAY (Argentine), M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), M. KHOO (Singapour), M. SUMULONG (Philippines), M. RUZICKA (Tchécoslovaquie), M. SMART (Sierra Leone), M. FAHIM (Egypte) et M. NDAWULA (Ouganda) appuient la proposition canadienne.

25. M. DOUAY (France) dit que sa délégation regrette de ne pouvoir appuyer cette proposition. L'équilibre du paragraphe 2 est assuré par la règle de base relative à la juridiction qui est exposée au paragraphe 1. En conséquence, les mesures envisagées dans la deuxième phrase du paragraphe 2, par lesquelles l'action serait portée devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 pour qu'il soit statué sur la demande, ne peuvent être prises que par un tribunal situé dans un Etat contractant. Un tribunal situé dans un Etat non contractant qui n'est pas lié par la Convention peut néanmoins statuer sur la demande conformément à la législation nationale ou même simplement en appliquant la Convention de Bruxelles de 1952. La proposition aurait donc pour effet d'éluder l'application des règles énoncées aux paragraphes 1 et 2. Pour cette raison, la délégation française estime qu'il est essentiel de maintenir la condition selon laquelle la saisie doit avoir été effectuée dans un Etat contractant.

26. M. SANYAOLU (Nigéria) est opposé à la proposition pour les raisons exposées par le représentant de la France. Les arguments que sa délégation a avancés pour s'opposer à l'adjonction du mot "contractant" avant le mot "Etat" au paragraphe 1 ne sont pas valables pour l'alinéa *a* du paragraphe 2, qui porte sur une question différente, à savoir la juridiction compétente en cas de saisie d'un navire. En l'occurrence, la compétence ne devrait être reconnue qu'aux Etats contractants.

27. M. KERRY (Royaume-Uni), appuyant les observations du représentant de la France, déclare que la Convention ne saurait en aucun cas dicter aux tribunaux d'un Etat non contractant la procédure qui doit être suivie dans les litiges dont ils sont saisis.

28. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) partage l'avis des représentants de la France et du Royaume-Uni et ne peut accepter qu'on applique au paragraphe 2 les mêmes arguments qu'au paragraphe 1. Dans ce dernier cas, l'omission du mot "contractant" devant les mots "de l'Etat" est justifiée du fait que le contrat de transport peut prévoir l'application de la convention même si les poursuites sont intentées dans un Etat non contractant. Au paragraphe 2, la situation est entièrement différente puisqu'il s'agit uniquement d'actions réelles.

29. M. GUEIROS (Brésil) dit que sa délégation est également opposée à la proposition et reconnaît que la situation visée au paragraphe 1 est entièrement différente de celle visée au paragraphe 2, dont le début – fait-il observer – énonce une exception. Dans ce dernier paragraphe, l'omission du mot "contractant" avant les mots "d'un Etat" ne ferait que créer des difficultés pour les tribunaux et les instances d'arbitrage.

30. M. MASSUD (Pakistan) dit que sa délégation penche en faveur de la proposition, mais qu'il estime également que la situation visée au paragraphe 2 diffère de celle envisagée au paragraphe 1. Ce paragraphe laisse au demandeur la possibilité de choisir le tribunal, alors que la seconde phrase du paragraphe 2 impose une obligation formelle que les tribunaux d'un Etat non contractant auraient peut-être quelque difficulté à accepter.

31. M. BYERS (Australie) et M. KANG (République de Corée) se déclarent opposés à la proposition.

32. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à voter sur la proposition canadienne (A/CONF.89/C.1/L.197).

33. *Par 39 voix contre 9, avec 17 abstentions, la proposition est rejetée.*

34. M. SMART (Sierra Leone), se référant à la deuxième phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2, dit que la condition selon laquelle, à la requête du défendeur, "le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions" peut être interprétée comme signifiant soit qu'il doit transférer l'action d'un tribunal à un autre, soit qu'il doit abandonner les poursuites pour les reprendre devant un autre tribunal. Dans le premier cas, cette expression peut donner lieu à des difficultés de procédure, dans les cas où la législation nationale ne prévoit pas le transfert des actions devant les tribunaux d'un autre pays. On pourrait peut-être demander au Comité de rédaction de préciser ce que signifient ces mots. En outre, si l'expression susmentionnée est interprétée comme signifiant que le demandeur doit abandonner les poursuites – comme le pense la délégation sierra-léonienne –, il convient d'ajouter une autre disposition concernant le paiement des frais encourus par le défendeur. Il conviendrait également d'élucider la question des délais de prescription.

35. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) explique que, dans l'intention des auteurs, le mot "porter" devrait couvrir non seulement les actions transférées à un autre tribunal dans un même pays en vertu de sa législation nationale, mais aussi les poursuites que le demandeur a abandonnées dans un pays pour les reprendre dans un autre pays.

36. M. WUREH (Libéria) fait observer que si, dans le libellé actuel de la deuxième phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2, l'action peut être portée devant la juridiction d'un autre pays, le défendeur n'en est pas moins tenu de fournir des garanties dans le pays où l'action a été initialement intentée. De l'avis de la délégation libérienne, cette disposition est un non-sens juridique et peut être injuste pour le défendeur.

37. M. DIXIT (Inde) dit que le représentant de la Sierra Leone a soulevé une question très pertinente concernant les délais de prescription. Si l'on admet que l'alinéa *a* du paragraphe 2 couvre le transfert d'une action d'un Etat à un autre, il convient d'ajouter une disposition visant à assurer que le demandeur ne soit pas placé dans une position telle que son action soit frappée de prescription. En outre, il est de l'intérêt de toutes les parties que la convention soit aussi claire que possible. En conséquence, la question devrait être renvoyée au Comité de rédaction pour clarification.

38. M. CASTRO (Mexique) dit que sa délégation n'a pas de difficulté à accepter le texte actuel, qui a déjà été examiné attentivement par le Groupe de travail de la CNUDCI. Cependant, si la Commission estime qu'il convient d'en revoir le libellé, M. Castro propose de ne pas le renvoyer au Comité de rédaction, mais à un groupe de juristes spécialisés.

39. M. SELVIG (Norvège) fait observer que les problèmes évoqués soulèvent des questions de droit procédural, lequel varie considéralement d'un pays à l'autre. A son avis, il est préférable de laisser à chaque Etat contractant le soin de régler ces questions en fonction de sa législation nationale en particulier dans la mesure où il s'agit des frais de procédure. En outre, la Commission ne peut que se heurter à des difficultés si elle continue à examiner une question qui ne se prête pas vraiment à une uniformisation. En conséquence, le représentant de la Norvège se prononce contre la nomination d'un groupe de travail. Cependant, on pourrait demander au Comité de rédaction d'examiner le mot "porter", compte tenu de l'explication donnée par le représentant des Etats-Unis.

40. M. WUREH (Libéria) dit qu'à son avis il s'agit d'une question de fond, notamment dans la mesure où elle concerne le dépôt d'une garantie. Ainsi, la Commission pourrait peut-être envisager la possibilité de supprimer la deuxième phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2, comme la délégation libérienne l'a précédemment suggéré.

41. M. DIXIT (Inde), se référant aux observations du représentant de la Norvège, dit qu'il n'est pas d'accord pour que la question des délais de prescription doive être réglée par le droit interne. Cette question est déjà traitée à l'article 20 et la Commission devrait envisager les incidences supplémentaires qu'elle entraîne pour l'article 21. En outre, la deuxième phrase de l'alinéa *a* du paragraphe 2 impose au demandeur l'obligation formelle d'interrompre l'action qu'il a intentée devant un tribunal pour la porter devant un autre tribunal dans certaines circonstances. Il est peut-être possible d'appliquer le droit interne lorsqu'une action est portée devant un autre tribunal du même Etat, mais il n'en va pas nécessairement de même lorsqu'elle est transférée d'un Etat à un autre. De l'avis de M. Dixit, la question des délais de prescription, dans ce contexte, joue un rôle important dans la convention et doit être étudiée par un groupe de travail.

42. M. GUEIROS (Brésil) dit que le représentant de la Sierra Leone a soulevé une question de fond importante et que, par conséquent, avant de désigner un groupe de travail, il convient de prendre l'avis général de la Commission.

43. M. SMART (Sierra Leone) explique que ses préoccupations ont été dissipées en grande partie par les explications du représentant des Etats-Unis. Cependant, il continue d'estimer que le texte actuel n'est pas très clair et qu'il faudrait par conséquent le remanier pour préciser le sens du mot "porter". En outre, il convient d'examiner la question des délais de prescription, et en particulier de déterminer, lorsque l'action est interrompue dans une juridiction et reprise dans une autre, à quel moment le délai de prescription commence à jouer contre le demandeur, si c'est à partir du début de la première ou de la deuxième action.

44. Le PRÉSIDENT, constatant qu'il n'y a pas d'autres observations, propose de créer un groupe de travail composé des représentants des Etats-Unis d'Amérique, du Libéria et de la Sierra Leone afin d'examiner les questions soulevées par le représentant de la Sierra Leone et de faire rapport à la Commission à ce sujet.

45. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphes 3 et 4

46. M. TANIKAWA (Japon) dit que la délégation japonaise, compte tenu du résultat du vote sur son amendement au paragraphe 2 de l'article 21, retire ses amendements aux paragraphes 3 et 4 de cet article (A/CONF.89/C.1/L.29).

47. Le PRÉSIDENT signale que la proposition ougandaise relative au paragraphe 4 (A/CONF.89/C.1/L.150), qui ne portait d'ailleurs que sur une question d'ordre rédactionnel, a été retirée. La proposition turque relative au paragraphe 4 qui est contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.192 a également été retirée compte tenu du fait que la proposition relative au paragraphe 1 de l'article 21 figurant dans le même document a été rejetée.

Paragraphe 5

48. Le PRÉSIDENT signale que l'amendement grec au paragraphe 5 de l'article 21 (A/CONF.89/C.1/L.14) a été retiré, de même que l'amendement turc à ce paragraphe figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.192.

49. M. RAY (Argentine), présentant l'amendement proposé par sa délégation au paragraphe 5 de l'article 21 (A/CONF.89/C.1/L.195), explique que, comme l'article 21 offre plusieurs options au chargeur, il convient que le destinataire ait la possibilité de saisir les tribunaux du port de déchargement s'il le désire.

50. M. MASSUD (Pakistan) estime que la proposition s'inscrit dans la logique des autres parties de l'article 21 et qu'il convient de l'appuyer pour être équitable envers le destinataire.

51. M. COVA-ARRIA (Venezuela) dit que sa délégation appuie également la proposition.

52. M. GUEIROS (Brésil) dit que sa délégation peut appuyer la proposition, à condition que les mots "peut obtenir" n'imposent pas une obligation formelle aux tribunaux.

53. M. NDAWULA (Ouganda) dit que sa délégation peut appuyer la proposition en principe, compte tenu de la réserve mentionnée par le représentant du Brésil, mais préférerait que le texte soit renvoyé au Comité de rédaction.

54. M. SMART (Sierra Leone) dit que la délégation sierra-léonienne peut également appuyer en principe la proposition argentine, qui pourrait être très utile aux destinataires, dont la plupart ne disposent que de ressources financières limitées.

55. M. KERRY (Royaume-Uni) dit que sa délégation est opposée à la proposition, qui soulèverait une question de principe juridique controversée. Le projet de convention prévoit déjà plusieurs juridictions, le plus souvent au choix du destinataire. En vertu de la proposition argentine, le destinataire aurait également la faculté d'engager une action et, si l'affaire ne tourne pas en sa faveur, de porter ultérieurement la procédure devant un autre for.

56. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) fait observer qu'en vertu du paragraphe 1 de l'article 21 un demandeur – qu'il s'agisse du transporteur ou du destinataire – a déjà un droit d'option. La délégation polonaise vou-

drait savoir si la proposition considérée supprimerait ce droit, étant donné qu'en tout état de cause le destinataire, s'il est défendeur, a le droit de choisir la juridiction du port de déchargement. Pour éviter tout déséquilibre, si la proposition est adoptée, il conviendrait de modifier le paragraphe 1 de l'article 21 afin que le destinataire n'ait un droit d'option que s'il est demandeur.

57. M. DOUAY (France) dit qu'il ne peut appuyer la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.195; il partage les doutes du représentant de la Pologne quant aux incidences fâcheuses de la proposition sur les dispositions du paragraphe 1 de l'article 21, qui permet actuellement de choisir, pour introduire une instance, le lieu où le contrat a été conclu ou tout autre lieu désigné dans ce contrat.

58. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que la proposition de la délégation argentine, si elle était adoptée, pourrait entraîner de nombreux problèmes pratiques. Le paragraphe 2 de l'article 21 prévoit que la procédure peut être portée devant un autre tribunal au choix du demandeur. Cependant, il est pratiquement impossible d'imaginer que l'action intentée contre le défendeur puisse être transférée par le défendeur devant une autre juridiction à la requête du demandeur, sauf dans le cas improbable où il s'agirait d'un transfert dans un lieu ayant le même système juridique. En conséquence, la délégation des Etats-Unis estime qu'il est prudent de rejeter la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.195.

59. M. SANYAOLU (Nigéria) dit que sa délégation est opposée à la proposition. L'article 21, tel qu'il est rédigé actuellement, a une portée suffisamment large et l'expression "demandeur" qui y figure désigne aussi bien le destinataire que le transporteur.

60. M. SMART (Sierra Leone) ne croit pas que, dans l'esprit de l'auteur de la proposition, le défendeur ait la possibilité de demander que la procédure soit portée devant un autre tribunal lorsqu'une action a été intentée. Si cette interprétation est exacte, il peut appuyer la proposition.

61. M. NILSSON (Suède) dit que sa délégation a également des doutes sur la signification des mots "peut obtenir". Il se demande si les tribunaux seraient tenus de faire droit à la demande et, dans l'affirmative, comment pourrait être effectué le transfert, étant donné qu'il n'existe pas de mécanisme juridique à cet effet. Il pense comme les orateurs précédents que la proposition nuirait aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 21 et la délégation suédoise ne peut l'appuyer.

62. M. RAY (Argentine) reconnaît que la proposition de sa délégation ne cadre pas avec les dispositions du paragraphe 1 de l'article 21. Cependant, le fait de donner au destinataire la faculté de porter la procédure devant les tribunaux du port de déchargement touche un principe important d'ordre public dans la législation argentine; de l'avis de la délégation argentine, il convient de trouver un moyen d'inclure ce principe dans l'article 21.

63. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à voter sur la proposition argentine.

64. *Par 46 voix contre 6, avec 10 abstentions, la proposition est rejetée.*

Nouveau paragraphe proposé

65. M. WISWALL (Libéria), présentant la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.180, dit que l'objet de sa proposition est de tenir compte du fait que dans certaines juridictions, la défense pour ce qui concerne les questions de responsabilité incombe au défendeur en personne et non à son assureur; c'est pourquoi le texte proposé est rédigé en termes négatifs. Le représentant du Libéria espère que la Commission approuvera la proposition en principe. Néanmoins, la délégation libérienne est prête à laisser au Comité de rédaction le soin de décider s'il convient de modifier le texte proposé ou même si le principe sur lequel il s'appuie doit figurer dans une autre partie de la convention, à l'article 7 par exemple.

66. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation, tout en comprenant le souci de la délégation libérienne, estime que la question relève du statut de l'action directe et, à ce titre, ne devrait pas être incluse dans le champ d'application de la nouvelle Convention. En conséquence, la délégation des Etats-Unis d'Amérique se prononce contre l'adoption du nouveau paragraphe proposé.

67. M. KERRY (Royaume-Uni) dit que sa délégation peut appuyer la proposition, car la disposition qu'elle contient peut être utile dans certaines juridictions, ne serait-ce que pour éviter que les tribunaux n'autorisent des actions directes permettant de tourner la procédure de limitation de responsabilité.

68. M. CASTRO (Mexique) dit que ce sont précisément les raisons que vient d'invoquer le représentant du Royaume-Uni qui incitent la délégation mexicaine à se prononcer contre la proposition.

69. M. GUEIROS (Brésil) dit que sa délégation est opposée à la proposition parce qu'elle est libellée sous la forme négative et aussi en raison de la nécessité d'éviter qu'une nouvelle partie – l'assureur – n'entre dans le champ d'application de la nouvelle Convention.

70. M. GORBANOV (Bulgarie) dit que sa délégation est opposée à la proposition, dont les dispositions dépassent la portée que l'on veut donner à la nouvelle convention et soulèvent des questions de droit civil et de législation relative aux assurances.

71. M. NDAWULA (Ouganda) dit que sa délégation est fermement opposée à la proposition.

72. M. WISWALL (Libéria) fait observer que la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui sont toutes deux en vigueur, contiennent des dispositions analogues à la proposition libérienne. Cependant, faute d'un appui général, le représentant du Libéria retire sa proposition.

Article 22

Paragraphe 2

73. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), présentant l'amendement des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.70) au paragraphe 2 de l'article 22, dit que l'objet de cette proposition est de préciser le sens de la mention

relative au porteur qui a acquis le connaissement de bonne foi contenue dans le texte actuel. L'expression "sans être effectivement au courant de l'existence de cette disposition" vise à protéger la personne qui a acquis un connaissement émis conformément à une charte-partie contenant une disposition d'arbitrage dont cette personne n'a pas connaissance.

74. M. WISWALL (Libéria), M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), M. SUCHORZEWSKI (Pologne) et M. MARTONYI (Hongrie) appuient la proposition des Etats-Unis.

75. M. BYERS (Australie) dit que la théorie de la connaissance réelle et de la connaissance présumée est l'une des plus complexes de la *common law* et que, même si elle est applicable aux questions commerciales, ce dont il doute, elle ne devrait pas être introduite dans la Convention, car elle risquerait de causer des difficultés en ce qui concerne les autres dispositions du texte. Le représentant de l'Australie estime que l'expression "de bonne foi" est suffisante.

76. M. SELVIG (Norvège) partage l'avis du représentant de l'Australie, mais pourrait appuyer l'amendement proposé si l'on supprimait le mot "effectivement".

77. M. DIXIT (Inde) ne croit pas que, dans le texte anglais, le mot "*knowledge*" ait le même sens que les mots "*good faith*"; il est satisfait du texte tel qu'il est rédigé dans le projet de la CNUDCI.

78. M. SUMULONG (Philippines) fait observer que les mots "de bonne foi" impliquent en fait que le porteur n'est pas "au courant de l'existence" de la disposition. En conséquence, il serait préférable de maintenir le texte de la CNUDCI.

79. M. GUEIROS (Brésil) dit que dans le droit de tradition romaine comme dans la *common law*, le principe de la connaissance est généralement associé à l'idée de mauvaise foi plutôt qu'à l'idée de bonne foi. En conséquence, il préférerait que l'on conserve le texte de la CNUDCI.

80. M. KERRY (Royaume-Uni) appuie la proposition des Etats-Unis. A son avis, il est possible qu'une personne puisse acquérir un connaissement de bonne foi, qu'elle connaisse ou non l'existence d'une disposition d'arbitrage. La connaissance et la bonne foi ne sont pas exactement synonymes.

81. M. DOUAY (France) dit que l'expression "de bonne foi" est largement utilisée dans les textes juridiques comme dans le Protocole de 1968. Il craint que l'emploi d'une autre expression moins courante ne crée des confusions.

82. M. HANKE (République démocratique allemande) dit qu'il appuiera la proposition des Etats-Unis si l'on en supprime le mot "effectivement".

83. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à voter sur la proposition des Etats-Unis relative au paragraphe 2 de l'article 22 (A/CONF.89/C.1/L.70).

84. *Par 32 voix contre 17, avec 16 abstentions, la proposition est rejetée.*

Paragraphe 3

85. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner ensemble les amendements au paragraphe 3 de l'article 22 proposés par la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.15) et la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.49).

86. M. MARCIANOS (Grèce) dit que, bien que la Commission ait rejeté un amendement analogue concernant les clauses de juridiction, il estime que la situation est différente en ce qui concerne l'arbitrage. Si les parties consentent à engager une procédure d'arbitrage, elles devraient être libres de décider où cette procédure doit être engagée, sans que le choix soit limité comme dans le texte de la CNUDCI.

87. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) reconnaît qu'il convient de dissocier les dispositions de l'article 22 concernant l'arbitrage de celles de l'article 21. A l'article 22, la multiplicité des dispositions concernant le lieu de la procédure d'arbitrage peut conduire à une situation dans laquelle les parties hésitent à recourir à la procédure d'arbitrage dans les litiges relatifs au transport de marchandises par mer. L'arbitrage des différends est une procédure simple, efficace et d'un coût avantageux par rapport à d'autres formes de procédure juridique, et puisque les dispositions du paragraphe 3 de l'article 22 risquent d'introduire l'incertitude dans cette procédure, il serait préférable de modifier l'article dans le sens proposé par les représentants de la Grèce et de la République démocratique allemande.

88. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) rappelle que la CNUDCI elle-même a récemment établi une série de règles portant sur la tradition juridique ancienne et bien établie que constitue l'arbitrage. Ces règles sont fondées sur le principe qu'un accord d'arbitrage a force obligatoire pour les deux parties; en conséquence, il semble étrange de voir figurer dans la convention une disposition qui permet à l'une des parties de refuser d'accomplir les obligations qui découlent pour elle de l'accord d'arbitrage. Le représentant de la Pologne accepte que le demandeur ait la faculté de désigner le for de son choix et il peut accepter le texte de la CNUDCI, à condition de supprimer l'alinéa *b* du paragraphe 3 et d'en faire un paragraphe séparé portant le numéro 4.

89. M. POPOV (Bulgarie) s'associe à la déclaration du représentant de l'URSS.

90. M. GUEIROS (Brésil) dit que l'expression "soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire" qui figure à l'alinéa *b* du paragraphe 3 supprime la nécessité d'ajouter les mots "sauf convention contraire entre les parties" au début du paragraphe. Il ne partage pas l'opinion du représentant de la Pologne selon laquelle il conviendrait de faire de l'alinéa *b* du paragraphe 3 un paragraphe distinct. A son avis, le paragraphe 3 tel qu'il est rédigé dans le texte de la CNUDCI donne toute satisfaction.

91. M. MASSUD (Pakistan) ne peut appuyer les propositions de la Grèce et de la République démocratique allemande. Dans la pratique, il existe des clauses types d'arbitrage et l'introduction des mots "sauf convention contraire entre les parties" aurait pour effet de supprimer les options prévues dans le texte de la CNUDCI.

La séance est levée à 18 h 05.

30e séance

Lundi 27 mars 1978, à 9 h 15.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.30

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF. 89/8, A/CONF.89/C.1/L.30, L.49, L.70, L.83, L. 151, L.178, L.189, L.193. L.194, L.196, L.204) [*suite*]

Article 22 (fin)

Paragraphe 3 (fin)

1. Le PRÉSIDENT invite les délégations à poursuivre l'examen de l'amendement de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.49), tendant à ajouter au paragraphe 3 les mots "sauf convention contraire entre les parties".

2. M. SELVIG (Norvège) est opposé à cet amendement parce qu'il modifie entièrement la teneur des dispositions de l'article 22 relatives à l'arbitrage, comme cela avait été le cas pour un amendement similaire qui avait été proposé par la même délégation (A/CONF.89/ C.1/L.94) à l'article 21, et que la Commission a rejeté. L'amendement (A/CONF.89/C.1/L.49) permettrait aux parties à un contrat de transport de convenir d'un for exclusif pour l'arbitrage et même de stipuler que le règlement des litiges se fera par arbitrage exclusivement, ce qui place le demandeur en position d'infériorité en lui retirant toutes les options. En effet, premièrement, le demandeur peut être contraint d'intenter une action en un lieu sans relation avec le contrat de transport, et, deuxièmement, l'amendement tend à modifier la pratique suivie dans de nombreux pays selon laquelle les demandes d'indemnité pour perte ou avarie des marchandises sont portées devant les tribunaux.

3. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) est lui aussi opposé à l'amendement en discussion et appuie le texte de la CNUDCI, qui est le résultat d'un compromis.

4. M. NELSON (Ghana) ne peut pas non plus appuyer l'amendement de la République démocratique allemande, qui place le transporteur en position de supériorité.

5. M. DIXIT (Inde) est pour le texte de la CNUDCI pour les raisons exposées par la Norvège et le Ghana.

6. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) rappelle que le début du paragraphe 3 stipule que "la procédure de l'arbitrage est engagée, au choix du demandeur...", avant d'énumérer les divers lieux possibles aux alinéas *a* et *b* et que la situation est donc différente de celle qui se présentait lors de l'examen de l'amendement proposé à l'article 21. Il fait aussi observer que, alors que l'on considère que la procédure de règlement par arbitrage est admissible en général entre les parties, l'article 22 tel qu'il est rédigé tendrait à éliminer l'institution de l'arbitrage.

7. M. DOUAY (France) dit que l'amendement de la République démocratique allemande modifie l'article 22 quant au fond : il viserait en effet à imposer au chargeur une juridiction, celle de l'alinéa *b*, à l'exclusion des autres, énumérées à l'alinéa *a*, ce qui n'est pas le cas dans l'article tel qu'il est proposé par la CNUDCI. L'intention du projet de convention en effet est de laisser dans tous les cas au demandeur le choix du lieu de l'arbitrage. La France est donc opposée à l'amendement de la République démocratique allemande.

8. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur l'amendement de la République démocratique allemande au paragraphe 3 de l'article 22 (A/CONF.89/C.1/ L.49).

9. *Par 38 voix contre 9, avec 8 abstentions, l'amendement est rejeté.*

10. Le PRÉSIDENT invite les délégations à examiner l'amendement présenté par l'Ouganda (A/CONF.89/ C.1/L.151) tendant à remanier le début de l'alinéa *a* du paragraphe 3 comme suit : "*a*) Soit dans un Etat sur le territoire duquel est situé".

11. M. NDAWULA (Ouganda) dit que, par cet amendement, sa délégation souhaite améliorer la rédaction de l'alinéa *a* où l'on trouve le mot "lieu" dans la phrase principale qui introduit l'alinéa, puis de nouveau dans le sous-alinéa ii, ce qui aboutit à parler d'un "lieu situé dans un lieu". Pour plus de rigueur, donc, il conviendrait de mentionner d'abord l'Etat, qui est l'unité la plus grande, puis le lieu.

12. M. SELVIG (Norvège) pense que cet amendement n'est pas simplement d'ordre rédactionnel. Le texte proposé par la CNUDCI stipule que la procédure d'arbitrage sera engagée "en un lieu sur le territoire d'un Etat" afin d'éviter la formule trop vague d'une simple référence à l'Etat, qui ne permet pas de spécifier le port de chargement ou le port de déchargement, et pourrait aboutir, dans des pays aussi étendus que l'URSS ou les Etats-Unis par exemple, au choix de lieux très éloignés de ces ports.

13. Le PRÉSIDENT, constatant qu'aucune délégation n'appuie l'amendement de l'Ouganda (A/CONF.89/C.1/ L.151), considère que la Commission entend le rejeter.

14. *Il en est ainsi décidé.*

15. Le PRÉSIDENT invite les délégations à examiner l'alinéa *a* de l'amendement des Etats-Unis au paragraphe 3 (A/CONF.89/C.1/L.70), qui consiste à remplacer les mots "du demandeur" par "de l'ayant droit ayant subi une perte ou un dommage".

16. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que, dans l'esprit de sa délégation, il s'agit d'un amendement de pure forme qui pourrait être renvoyé au Comité de rédaction.

17. M. SELVIG (Norvège) n'est pas de cet avis. Il rappelle que la même question a déjà été discutée à propos de l'article 21 et que la Commission a finalement décidé de conserver le terme "demandeur". M. Selvig pense qu'il faut faire de même à l'article 22. Quant aux mots qui suivent, à savoir "ayant subi une perte ou un dommage", ils pourraient avoir pour effet de modifier cette disposition quant au fond, sans pour autant en améliorer la rédaction; aussi la délégation norvégienne y est-elle opposée.

18. M. DOUAY (France) dit que l'emploi du terme "demandeur" est classique en matière de procédure et qu'il a l'avantage d'englober le sens du terme "ayant droit". En outre, le terme est déjà employé à l'article 21 et il serait donc préférable, par souci d'uniformité, de le conserver à l'article 22.

19. M. NDAWULA (Ouganda) est favorable au premier élément de la proposition des Etats-Unis, c'est-à-dire au remplacement du mot "*plaintiff*" par "*claimant*" dans le texte anglais, car dans une procédure d'arbitrage il n'y a pas de "*plaintiff*" à proprement parler, du moins pas en Ouganda où l'arbitrage n'est pas régi par la législation relative à la procédure civile. M. Ndawula appuie donc le premier élément de l'amendement des Etats-Unis et propose de l'examiner sur cette base, en supprimant les mots de la fin.

20. M. DIXIT (Inde) ne peut accepter l'amendement américain dans sa totalité, mais pourrait se rallier au début de la proposition, telle qu'elle a été reprise par l'Ouganda.

21. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'il retire son amendement puisque les délégations considèrent qu'il s'agit d'une question de fond.

22. Le PRÉSIDENT invite alors les délégations à donner leur avis sur l'amendement des Etats-Unis tel qu'il vient d'être modifié oralement par l'Ouganda, c'est-à-dire la proposition tendant à remplacer dans le texte anglais le terme "*plaintiff*" par "*claimant*".

23. M. SMART (Sierra Leone) et M. SELVIG (Norvège) n'ont pas d'objection à cette nouvelle proposition si le terme "*claimant*" correspond mieux à la terminologie employée dans la législation de certains pays.

24. M. DOUAY (France) dit que le texte français doit en tout état de cause rester inchangé, avec le terme "demandeur".

25. M. SIMS (Canada) appuie la proposition ougandaise.

26. Le PRÉSIDENT considère donc que l'amendement oral de l'Ouganda tendant à remplacer le terme "*plaintiff*" par "*claimant*" dans le texte anglais est adopté.

27. *Il en est ainsi décidé.*

28. Le PRÉSIDENT dit que la deuxième partie de l'amendement des Etats-Unis au paragraphe 3 (A/CONF.89/C.2/L.70) est retirée. L'amendement de la Turquie (A/CONF.89/C.1/L.193) est également retiré, ainsi que celui de l'Argentine (A/CONF.89/C.1/L.196). L'examen de l'article 22 est donc terminé.

29. *L'article 22 est approuvé avec les modifications qui y ont été apportées et renvoyé au Comité de rédaction.*

Nouvel article 22 bis

30. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) présente la proposition (A/CONF.89/C.1/L.189) émanant de huit pays membres du Conseil d'aide économique mutuelle (CAEM) parties à la Convention de Moscou de 1972 sur l'arbitrage qui établit des règles obligatoires pour le règlement des différends entre les organismes économiques de ces pays, y compris les différends liés au transport de marchandises par mer. Il précise que l'article proposé s'appliquera exclusivement aux pays signataires de la Convention de Moscou et que les juges ou arbitres des pays en question qui auront signé ou ratifié la convention à l'examen se fonderont sur les dispositions de cette convention en ce qui concerne l'arbitrage. En outre, les dispositions de la convention à l'examen concernant les droits et responsabilités des parties à un litige ne sont pas affectées par le nouvel article proposé.

31. M. BYERS (Australie) dit que sa délégation appuie la proposition des huit pays membres du CAEM dans la mesure où il s'agit d'une simple clause de procédure tendant à rendre les articles 21 et 22 de la convention à l'examen compatibles avec la convention sur l'arbitrage conclue par les pays en question. La délégation australienne a également pris note de l'assurance donnée par la délégation de l'URSS que les dispositions de la convention à l'examen sur les droits et les responsabilités des parties à un litige seront appliquées.

32. M. MÜLLER (Suisse) n'est pas opposé à la proposition en discussion, mais estime qu'elle devrait être présentée sous forme de clause de réserve et non au titre des dispositions d'application générale.

33. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) rappelle que la même question s'était déjà posée lors de la Conférence sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, en 1974, et qu'il avait été finalement décidé d'inclure un article spécial au lieu d'une clause de réserve. Les auteurs de la proposition présentée par M. Burguchev se sont donc inspirés de l'article 37 de la Convention sur la prescription[1], qui est ainsi rédigé :

> "La présente Convention ne déroge pas aux conventions déjà conclues ou à conclure et qui contiennent des dispositions concernant les matières régies par la présente Convention, à condition que le vendeur et l'acheteur aient leur établissement dans des Etats parties à l'une de ces conventions."

Le représentant de l'URSS précise de nouveau qu'en substance les arbitres des Etats concernés se fonderont sur la future convention en ce qui concerne les questions touchant la responsabilité des parties à un litige.

34. M. DIXIT (Inde) s'interroge sur le sens réel de la proposition des pays membres du CAEM et fait observer que les articles 21 et 22 visent uniquement les lieux où une action pourra être intentée ou une procé-

[1] Voir *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.74.V.8), p. 103, document A/CONF.63/15.

dure d'arbitrage engagée, et non la procédure qui y sera applicable. Mais comme l'efficacité d'une convention se mesure aux recours prévus – il s'agit en l'occurrence des recours prévus aux articles 21 et 22 qui, selon la proposition à l'examen, ne seraient pas applicables à l'égard de certains pays –, la Conférence doit examiner cette question de près. S'il s'agit donc vraiment de résoudre un problème de procédure, la délégation indienne, sans pouvoir se prononcer résolument en sa faveur, n'a pas d'objection à cette proposition; mais elle voudrait savoir quel sera le sort de la convention dans les pays qui sont parties à des conventions du type de celles visées par l'amendement des pays du CAEM, car il lui semble que la non-application des articles 21 et 22 nuirait à l'efficacité de la convention.

35. M. KHOO (Singapour) dit qu'il se trouve désavantagé, car il ne connaît pas la teneur de la Convention de Moscou de 1972. Si cette convention ne concerne que des questions de procédure et de compétence, alors le texte proposé répond à l'objectif recherché. En revanche, si elle traite de questions de fond concernant le transport de marchandises par mer, alors le texte proposé est rédigé en termes trop vagues. Dans ce dernier cas, peut-être faudrait-il modifier cette proposition pour faire ressortir l'idée que seules les dispositions de la Convention de Moscou qui traitent de questions de procédure et de compétence ne seront pas affectées par la présente convention et que les Etats parties aux deux conventions resteront liés par les dispositions de la présente convention qui leur confèrent des droits et responsabilités.

36. M. SELVIG (Norvège) pense lui aussi que les termes employés dans la proposition à l'examen sont trop vagues et semblent aller au-delà du but poursuivi; de plus, cette proposition vise plusieurs instruments et non pas seulement la Convention de Moscou de 1972 évoquée par le représentant de l'Union soviétique, si bien qu'il est difficile de voir quelle en est exactement la portée. M. Selvig fait aussi observer que l'un des objectifs des articles 21 et 22 est d'assurer une certaine uniformité à l'échelon international et qu'il faut donc envisager la coexistence de plusieurs conventions dans cette perspective. Par ailleurs, la proposition, dans sa version anglaise, ne précise pas que le demandeur et le défendeur doivent avoir leur établissement principal dans des Etats parties à une seule et même convention. Enfin, se référant à l'article 37 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, cité par le représentant de l'Union soviétique, M. Selvig précise que l'on trouve cet article sous le titre III intitulé "déclarations et réserves" et que, dans le cadre de la présente convention, une telle disposition ne peut prendre que la forme d'une réserve. C'est à la lumière de ces considérations que la délégation norvégienne juge difficile d'accepter la proposition telle qu'elle est actuellement libellée. Si les délégations des pays membres du CAEM veulent élaborer une réserve visant expressément la convention qu'elles ont à l'esprit, elles doivent présenter leur proposition à l'occasion de l'examen des réserves.

37. M. HENNI (Algérie) dit que la proposition à l'examen, qui précise avec clarté que les articles 21 et 22 ne s'appliqueront pas quand le demandeur et le défendeur se trouveront dans des Etats liés entre eux par une convention, ne pose aucune difficulté à sa délégation qui pourra voter en sa faveur.

38. M. CASTRO (Mexique) estime que le libellé de la proposition doit être quelque peu modifié, car, en soi, le principe qui y est énoncé est acceptable. A son avis, il suffit de préciser à la fin de la phrase que le demandeur et le défendeur non seulement ont leur établissement principal dans un des Etats en question, mais sont soumis au droit de ces Etats et, surtout, qu'ils appartiennent l'un et l'autre à des Etats parties à la même convention.

39. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) se demande si les délégations accepteraient que certaines précisions soient apportées dans le projet d'article proposé dans le document A/CONF.89/C.1/L.189. Le début de l'article pourrait être conçu comme suit :

> "Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention, dans la mesure où elles déterminent le lieu de la procédure judiciaire ou de l'arbitrage, n'affectent pas ..."

Et la fin pourrait être modifiée comme suit : "... dans les Etats parties à une même convention de ce genre". Peut-être conviendrait-il de constituer un groupe de travail qui, en s'inspirant des observations faites en séance, s'efforcerait d'aboutir à un texte acceptable pour toutes les délégations.

40. M. QUARTEY (Ghana) n'est pas opposé à la création d'un groupe de travail, mais il tient à appeler l'attention de la Commission sur le début du projet d'article à l'examen, qui vise non seulement les conventions déjà conclues, mais encore celles qui peuvent être conclues à l'avenir. Il voudrait que la délégation de l'Union soviétique apporte sur ce point des éclaircissements.

41. M. LAVIÑA (Philippines) se demande si, compte tenu des observations défavorables au projet d'article à l'examen, il y a lieu de créer un groupe de travail. Il fait observer que la Deuxième Commission a rejeté l'idée de clauses visant les conventions susceptibles d'être conclues ultérieurement.

42. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) accepte que le projet d'article à l'étude soit renvoyé à un petit groupe de travail. Mais il conviendrait que celui-ci examine si les dispositions de ce projet d'article ne pourraient pas être incorporées à l'article 25 du projet de convention.

43. Le PRÉSIDENT dit que le groupe de travail étudierait à la fois le fond et la forme des dispositions du nouvel article proposé, et par forme il faut entendre aussi la place où ces dispositions devraient éventuellement figurer dans la convention.

44. M. GUEIROS (Brésil) estime lui aussi qu'après la décision prise à la Deuxième Commission les conventions à venir ne doivent pas être visées dans le projet de convention à l'étude. Certes, il y a lieu de créer un petit groupe de travail, mais les dispositions qu'il va examiner ne sauraient être insérées à la suite de l'article 22. Il conviendrait ou bien de les incorporer à l'article 25 ou bien de les faire figurer dans les déclarations sur les réserves.

45. M. NILSSON (Suède) n'est pas opposé à la création d'un groupe de travail; mais une fois créé, celui-ci devra examiner s'il convient que les dispositions figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.189 constituent un article distinct ou au contraire des clauses de réserve. Il estime nécessaire de tenir compte des observations formulées par le représentant de la Suisse.

46. M. WAITITU (Kenya) souhaiterait que le groupe de travail tienne compte des observations pertinentes faites par les représentants de la Norvège, du Ghana et de l'Inde. Il fait siennes les remarques du représentant des Etats-Unis sur la question de savoir s'il y a lieu d'ajouter un article distinct au projet de convention ou d'incorporer les dispositions proposées à l'article 25.

47. Le PRÉSIDENT dit qu'en l'absence d'objection il considérera que la Commission entend créer un groupe de travail qui sera chargé d'étudier la forme et le fond des dispositions énoncées dans le document A/CONF.89/C.1/L.189 et qui comprendra les délégations des pays suivants : Algérie, Etats-Unis d'Amérique, Ghana, Inde, Singapour, Sierra Leone, Suède et Union des Républiques socialistes soviétiques.

48. *Il en est ainsi décidé.*

Article 23

Paragraphe 1

49. Le PRÉSIDENT invite le représentant de la Turquie à présenter son amendement (A/CONF.89/C.1/L.194).

50. M. ÖZERDEN (Turquie) indique que son amendement vise à supprimer les mots "ou indirectement" dans la première phrase du paragraphe 1. Deux questions se posent en effet : celle de savoir si l'on peut distinguer entre dérogation directe et dérogation indirecte, et celle de savoir quels seront le fondement, le contenu et la portée des dérogations directes et indirectes. La délégation turque se contentera de signaler qu'il serait presque impossible de délimiter les dérogations indirectes, à moins qu'on puisse en donner une définition plus ou moins complète. Comme la notion de dérogation indirecte reste indéterminée, elle donnerait toujours lieu à des malentendus et à des interprétations différentes, et même à des abus. Le plus simple serait de supprimer les mots "ou indirectement", ce qui permettrait d'interpréter la dérogation directe comme une dérogation simple et normale. On pourrait même supprimer le mot "directement". Ainsi tous les inconvénients seraient éliminés, et les parties intéressées, comme éventuellement le juge, pourraient plus facilement interpréter le paragraphe 1 de l'article à l'étude.

51. M. BYERS (Australie) se déclare contre le projet d'amendement présenté par la délégation turque. Les mots "directement ou indirectement" visent à prévenir une restriction contractuelle des droits et responsabilités prévus dans la convention. Il peut y avoir dérogation directe quand les clauses du contrat sont contraires aux clauses de la convention, et dérogation indirecte quand les clauses du contrat sont contraires aux effets de la convention. Ainsi comprise, l'expression "déroge directement ou indirectement" est logique. Elle vise à empêcher les parties de conclure un contrat contraire à la convention qui doit régir leurs relations.

52. M. SANYAOLU (Nigéria), M. MUCHUI (Kenya), M. KACIĆ (Yougoslavie), M. NDAWULA (Ouganda) et M. GUEIROS (Brésil) se prononcent pour le libellé du paragraphe 1 tel qu'il figure dans le projet de convention.

53. M. REISHOFER (Autriche) partage le point de vue de la délégation australienne et fait observer que la suppression des mots "ou indirectement" pourrait laisser penser que les dérogations indirectes sont acceptables.

54. Le PRÉSIDENT dit que, en l'absence de toute objection, il considérera que la Commission entend rejeter l'amendement de la Turquie.

55. *Il en est ainsi décidé.*

56. Le PRÉSIDENT invite le représentant de l'Iraq à présenter son amendement (A/CONF.89/C.1/L.204).

57. M. ATTAR (Iraq) précise que, dans l'esprit de la délégation iraquienne, l'amendement est d'ordre purement rédactionnel.

58. Le PRÉSIDENT déclare qu'en l'absence de toute objection il considérera que la Commission entend renvoyer l'amendement de l'Iraq au Comité de rédaction.

59. *Il en est ainsi décidé.*

Paragraphe 2

60. *Le paragraphe 2 est approuvé.*

Paragraphe 3

61. Le PRÉSIDENT fait observer que l'amendement de la République fédérale d'Allemagne (A/CONF.89/C.1/L.178) et celui du Japon (A/CONF.89/C.1/L.30) tendent tous deux à supprimer le paragraphe 3 de l'article 23.

62. M. HERBER (République fédérale d'Allemagne) annonce que la République fédérale d'Allemagne retire son amendement.

63. Le PRÉSIDENT invite le représentant du Japon à présenter son amendement.

64. M. TANIKAWA (Japon) propose de supprimer le paragraphe 3 de l'article 23 parce que les dispositions qui y sont énoncées ne sont pas nécessaires. La Convention de Varsovie sur les transports aériens contenait des dispositions analogues, mais elles ont été supprimées par le Protocole de Montréal de 1975. On a fait observer en effet que ces dispositions n'ont aucun sens dans la pratique. Et même si la mention visée au paragraphe 3 ne figure pas au connaissement, l'effet juridique reste identique en vertu du paragraphe 1.

65. M. MÜLLER (Suisse) est favorable à l'amendement du Japon.

66. M. HERBER (République fédérale d'Allemagne) appuie l'amendement du Japon parce que le paragraphe 3 pourrait susciter des difficultés pour la personne qui émet un connaissement. Celle-ci doit déterminer en effet si tel ou tel transport de marchandises est régi ou non par les dispositions de la convention, ce qui peut être très difficile, comme en témoignent les discussions que la Conférence a consacrées au domaine d'application de la convention. Pour faciliter la tâche de cette personne, il vaudrait mieux supprimer le paragraphe 3.

67. M. NELSON (Ghana) est contre l'amendement du Japon. Les dispositions du paragraphe 3 sont nécessaires parce qu'elles attirent l'attention sur les droits et les responsabilités respectifs de toutes les parties.

68. M. SMART (Sierra Leone) estime qu'il y a lieu de conserver le paragraphe 3 tel qu'il figure dans le projet de convention.

69. M. SANYAOLU (Nigéria) pense que la suppression du paragraphe 3 laisserait planer un doute quant aux dispositions applicables à tel ou tel transport : il ne peut donc approuver l'amendement du Japon.

70. M. CHRISTOF (Bulgarie) approuve l'amendement du Japon pour les raisons déjà exposées par les représentants du Japon et de la République fédérale d'Allemagne.

71. M. GUEIROS (Brésil) pense qu'il faut conserver le paragraphe 3, notamment parce qu'il est visé au sous-alinéa *i* du paragraphe 1 de l'article 15, qui a déjà été approuvé.

72. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) comprend de quelle intention procède le paragraphe 3, mais se demande s'il n'y a pas incompatibilité entre les dispositions de ce paragraphe et celles de l'alinéa *e* du paragraphe 1 de l'article 2. Pour éliminer cette incompatibilité, il serait bon d'adopter l'amendement du Japon.

73. M. SUMULONG (Philippines) trouve utile le paragraphe 3, car il protège les intérêts du chargeur et des tiers. Il faut donc le conserver.

74. M. CASTRO (Mexique) fait siennes les raisons invoquées par le représentant des Philippines et opte pour le maintien du paragraphe 3.

75. M. BYERS (Australie) approuve le paragraphe 3 tel qu'il figure dans le projet de convention.

76. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement du Japon.

77. *Par 45 voix contre 14, avec 6 abstentions, l'amendement est rejeté.*

Paragraphe 4

78. Le PRÉSIDENT fait observer que, la proposition de la délégation japonaise concernant le paragraphe 3 ayant été rejetée, son amendement au paragraphe 4 (A/CONF.89/C.1/L.30) n'a plus lieu d'être. Il invite les membres de la Commission à examiner l'amendement de la France, publié sous la cote A/CONF.89/C.1/L.83.

79. M. DOUAY (France) indique que l'amendement de sa délégation ne modifie pas le paragraphe à l'examen quant au fond et vise simplement à éviter les erreurs d'interprétation que pourrait susciter l'expression "l'entière réparation", employée dans la première phrase de ce paragraphe. En effet, on ne saurait dire que ces mots s'entendent d'une réparation complète, sans limitation. En revanche, l'amendement français n'empêche pas les dispositions de l'article 8 (Déchéance du droit de limiter la responsabilité) de jouer. Par conséquent, il ne fait que préciser la première phrase du paragraphe 4.

80. M. SELVIG (Norvège) comprend les préoccupations de la délégation française, mais pense que l'expression "conformément à la présente Convention" s'entend naturellement des dispositions relatives aux limites de la responsabilité (article 6). Or, comme la Commission l'a reconnu lors de l'examen d'un amendement du même ordre (A/CONF.89/C.1/L.64), présenté par la délégation américaine au paragraphe 2 de l'article 10, l'adjonction du membre de phrase proposé par la délégation française risque de jeter un doute sur le sens donné à l'expression "conformément à la présente Convention" dans d'autres dispositions de la convention.

81. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) approuve l'amendement français quant au fond, mais partage le souci exprimé par le représentant de la Norvège. Peut-être le Comité de rédaction pourrait-il être invité à apporter les précisions nécessaires à ce paragraphe.

82. M. CLETON (Pays-Bas) pense qu'effectivement le paragraphe à l'examen manque de clarté et que la faute en revient au mot "entière", dans l'expression "l'entière réparation", qu'il conviendrait de supprimer.

83. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique), appuyé par M. SIMS (Canada) et M. NILSSON (Suède), dit que pour ôter toute ambiguïté au libellé du paragraphe 4 il faudrait supprimer à la fois le mot "entière" avant le mot "réparation" et le mot "toute" avant les mots "perte, dommage ou retard". Le Comité de rédaction pourrait être chargé de procéder aux modifications nécessaires.

84. M. MARCIANOS (Grèce) souscrit au point de vue du représentant des Pays-Bas et pense que la Commission devrait demander au Comité de rédaction de supprimer le mot "entière".

85. M. DOUAY (France), appuyé par M. MASSUD (Pakistan), dit que la suppression du mot "entière" serait un moyen parmi d'autres de clarifier le paragraphe 4.

86. M. AMOROSO (Italie), appuyé par M. SUCHORZEWSKI (Pologne), dit que le Comité de rédaction devrait être saisi de la proposition de la Suède tendant à supprimer les mots "entière" et "toute", qui permettrait de simplifier le paragraphe 4.

87. M. SMART (Sierra Leone) dit qu'il ne saurait se rallier au point de vue des orateurs qui l'ont précédé, car il entend par l'expression "conformément à la présente Convention ... l'entière réparation" une réparation qui ne serait pas inférieure (*no less*) à celle prévue dans la convention. Il se prononce donc pour le maintien du mot "entière".

88. M. NDAWULA (Ouganda) dit que le paragraphe 4 ne pose aucune difficulté à sa délégation, et qu'à son avis les mots "entière" et "toute" ne dérogent pas aux dispositions relatives aux limites de responsabilité. Dans le cas présent, le mot "entière" a un sens purement technique.

89. M. BYERS (Australie) dit qu'il ne voit pas d'inconvénient à ce que l'on supprime le mot "entière", mais qu'il préfère conserver le mot "toute".

90. M. GUEIROS (Brésil) souscrit à l'idée de supprimer le mot "entière" et suggère de mettre aux voix cette proposition, plutôt que de la renvoyer au Comité de rédaction.

91. M. NDAWULA (Ouganda) appuie la suggestion du représentant du Brésil de mettre aux voix le mot "entière".

92. M. AMOROSO (Italie) pense qu'un vote pourrait avoir des conséquences dangereuses, car si la Commission décidait de conserver le mot "entière" le paragraphe 4 pourrait se prêter à une interprétation contraire aux autres dispositions de la convention.

93. M. NSAPOU (Zaïre) appuie l'amendement français, mais s'oppose à la suppression du mot "entière".

94. M. DOUAY (France) déplore que son amendement ait suscité tant d'inquiétudes. S'il partage l'interprétation donnée par le représentant de la Sierra Leone du mot "entière", il n'en craint pas moins qu'un tribunal dont les membres n'auront pas participé à l'élaboration de la convention ne prenne ce mot au pied de la lettre, sans tenir compte des limites prévues par la convention. La délégation française désire simplement préciser les dispositions du paragraphe 4 et ne pense pas qu'il soit nécessaire de voter sur une question d'ordre rédactionnel.

95. Le PRÉSIDENT déclare que, s'il n'entend pas d'objection, il considérera que la Commission approuve l'article 23 et le renvoie au Comité de rédaction, accompagné des observations formulées au sujet du paragraphe 4, mais sans l'inviter expressément à supprimer les mots "entière" et "toute".

96. *Il en est ainsi décidé.*

Article 24

97. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à étudier un amendement de la délégation canadienne (A/CONF.89/C.1/L.200) tendant à remplacer le texte actuel des paragraphes 1 et 2 de l'article 24 par un nouveau libellé.

98. M. SIMS (Canada) annonce que sa délégation retire son amendement, parce qu'il soulève des problèmes complexes qui risqueraient d'entraîner un long débat. Il explique cependant que sa délégation avait jugé bon de proposer un nouveau libellé pour l'article 24 pour plusieurs raisons, dont l'une était de ne pas préjuger l'issue des travaux de l'organe de la CNUCED qui étudiera prochainement la question de l'avarie commune. Il ne lui semblait pas raisonnable, non plus, au stade actuel, de remplacer le régime contractuel en vigueur par un nouveau régime, conventionnel. En outre, les dispositions du paragraphe 2 de l'article 24 s'écartent considérablement du droit applicable actuellement en matière d'avaries communes. La délégation canadienne, qui n'était pas convaincue de l'opportunité de ces modifications, recommandait donc le maintien des Règles de La Haye, en attendant le résultat des délibérations qui auraient lieu à la CNUCED.

La séance est levée à midi.

31e séance

Lundi 27 mars 1978, à 16 heures.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.31

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6; A/CONF.89/7 et Add.1; A/CONF. 89/8; A/CONF.89/C.1/L.71, L.173, L.205) [*suite*]

Article 24 (fin)

1. M. GONDRA (Espagne) dit que sa délégation partage la préoccupation qui a, semble-t-il, incité la délégation canadienne à présenter un amendement (A/CONF.89/C.1/L.200) à l'article 24, qu'elle a retiré depuis. Sa délégation craint que, en dépit de la disposition sans équivoque figurant au paragraphe 1 de l'article 24, le paragraphe 2, s'il est interprété à la lettre, ne puisse être opposé aux règles concernant le règlement des avaries communes, notamment aux Règles d'York et d'Anvers. La partie du texte qui va des mots "les dispositions de la présente Convention" aux mots "peut refuser de contribuer aux avaries communes" est particulièrement préoccupante car, si la responsabilité effective du transporteur n'est pas établie, sa contribution à l'avarie commune devrait logiquement être couverte par les garanties correspondantes données par le destinataire — ce qui, il faut l'espérer, ne serait pas exclu par la disposition contenue au paragraphe 2 de l'article 24.

2. Par conséquent, la délégation espagnole, sans faire de proposition formelle, pense que le Comité de rédaction pourrait prendre ce point en considération en ajoutant peut-être, après les mots "peut refuser de contribuer aux avaries communes", les mots "sans préjudice des garanties qui peuvent être exigées" ou quelque formule analogue. Le texte, s'il était maintenu tel quel, pourrait entraîner un conflit avec les règles concernant l'avarie commune énoncées au paragraphe 1 de l'article 24.

3. Le PRÉSIDENT dit que les observations du représentant de l'Espagne seront consignées dans le compte rendu analytique de la séance.

4. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation retire son amendement au paragraphe 2 de l'article 24 (A/CONF.89/C.1/L.71).

Article 25

5. M. MASSUD (Pakistan) indique que l'amendement à l'article 25, proposé par l'Inde, l'Ouganda et le Pakistan (A/CONF.89/C.1/L.205), a pour objet d'éviter des limitations unilatérales de la responsabilité du trans-

porteur ou du transporteur substitué, lorsque celui-ci est également propriétaire du navire. De telles limitations seraient contraires à l'objectif de la nouvelle convention.

6. Le PRÉSIDENT fait observer que l'amendement contient une alternative. Il invite la Commission à examiner d'abord la première possibilité, à savoir la suppression des mots "ou des dispositions de droit interne" au paragraphe 1 de l'article 25.

7. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation s'oppose à la suppression de ces mots. A l'époque où les Règles de La Haye ont été élaborées, il n'existait aucune convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires; on a donc inclus dans les Règles de La Haye une clause tendant à ce que les dispositions de droit interne relatives à la limitation globale de la responsabilité ne soient pas affectées. Les Etats-Unis n'ont jamais été partie à une convention internationale sur ce sujet, et l'effet de l'amendement proposé sur le droit public des Etats-Unis serait inacceptable.

8. M. MALLINSON (Royaume-Uni) pense, comme le représentant des Etats-Unis, que le paragraphe 1 de l'article 25 reprend une disposition des Règles de La Haye, telles qu'elles ont été modifiées, et n'autoriserait pas un Etat partie à la nouvelle convention à appliquer, en ce qui concerne la limitation de la responsabilité du transporteur, des règles différentes de celles énoncées dans la Convention. Selon la délégation britannique, ce paragraphe est uniquement destiné à assurer le maintien des règles relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires en tant que tels. A son avis, il n'y a aucun conflit de lois ni aucun risque qu'un Etat contractant puisse invoquer l'article 25 pour justifier une dérogation aux dispositions de la nouvelle convention. Le texte du paragraphe 1 de l'article 25 devrait donc être maintenu tel quel.

9. M. SELVIG (Norvège) dit que, lorsque le texte actuel de l'article 25 a été élaboré par la CNUDCI, la question évoquée par le représentant des Etats-Unis a été dûment prise en considération et le texte actuel tient compte du fait que certains pays n'ont jamais été parties à une convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. La suppression de mots clés dans le texte actuel créerait certainement de graves difficultés; la délégation norvégienne s'oppose donc à l'amendement proposé dans le document A/CONF.89/C.1/L.205.

10. M. DIXIT (Inde) dit que le texte de l'amendement proposé est sans ambiguïté et n'affecterait pas les dispositions des conventions internationales existantes. Le but d'une nouvelle convention est, après tout, d'établir des règles uniformes; si la Conférence essaie de tenir compte de tous les droits internes existants, elle ne fera absolument aucun progrès.

11. M. SUMULONG (Philippines) dit que la limitation de la responsabilité est une question délicate et qu'il importe d'éviter des conflits avec le droit interne. Sa délégation préférerait que le texte de l'article 25 soit maintenu tel quel; elle n'appuie donc pas l'amendement proposé.

12. M. POPOV (Bulgarie) dit que sa délégation, elle aussi, préfère le texte actuel de l'article 25 et ne peut pas appuyer la suppression proposée.

13. M. SANYAOLU (Nigéria) dit que sa délégation est opposée au principe même qui est à la base de la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.205. Si la proposition était adoptée, la nouvelle convention pourrait saper le droit interne.

14. M. NDAWULA (Ouganda) dit que sa délégation s'est portée coauteur de l'amendement proposé parce que le texte de l'article 25, sous sa forme actuelle, est contraire à l'esprit du projet de convention.

15. M. WAITITU (Kenya) dit que sa délégation appuie la proposition. Si la Conférence doit donner la prééminence au droit interne, tout le travail effectué jusqu'ici sur la nouvelle convention aura été vain.

16. M. GUEIROS (Brésil) dit que sa délégation aurait préféré examiner le document A/CONF.89/C.1/L.205 dans son ensemble; cela étant et pour le moment, il appuie la proposition tendant à supprimer les mots "ou des dispositions de droit interne" au paragraphe 1 de l'article 25.

17. M. DIXIT (Inde) dit que, n'obtenant pas l'appui escompté, les auteurs du document A/CONF.89/C.1/L.205 retirent leur proposition.

Article premier (suite*)

18. Le PRÉSIDENT rappelle qu'à sa deuxième séance la Commission a décidé en principe de donner une définition du terme "chargeur" dans le projet de convention et qu'elle a créé un groupe spécial de rédaction pour rechercher une définition. Le rapport du groupe sur ses travaux, qui contient une définition possible du terme "chargeur", est soumis à la Commission sous la cote A/CONF.89/C.1/L.173. Le Président rappelle que, selon le règlement intérieur, une proposition, une fois adoptée, ne peut être réexaminée qu'à la suite d'une décision prise à la majorité des deux tiers.

19. M. DIXIT (Inde) dit que le projet de définition figurant dans le rapport du Groupe spécial de rédaction n'a pas obtenu l'approbation de tous les membres du Groupe. Les délégations devraient être invitées à se prononcer pour ou contre la définition proposée et, s'il est impossible de parvenir à une décision, une nouvelle tentative devrait être faite pour élaborer une définition sur la base des débats de la séance en cours.

20. M. KHOO (Singapour) approuve les remarques du représentant de l'Inde.

21. M. SMART (Sierra Leone) dit que, si le Président avait choisi les participants au Groupe spécial de rédaction parmi les délégations qui étaient favorables à une définition du terme "chargeur", la Commission serait maintenant saisie d'un texte reflétant une position commune. Certaines délégations qui étaient tout à fait opposées à une telle définition étaient néanmoins représentées au Groupe de travail.

22. Le PRÉSIDENT fait observer qu'il n'est pas dans la tradition de la CNUDCI de créer des groupes de travail composés de personnes qui ne représentent qu'un seul point de vue. En outre, la proposition tendant à inclure une définition du terme "chargeur" n'a été adoptée que par 28 voix contre 27 et il était impossible, par conséquent, de ne pas tenir compte des nombreuses délégations qui étaient opposées à cette idée.

* Reprise des travaux de la 2e séance.

23. M. WAITITU (Kenya) dit qu'un groupe de travail créé pour examiner une question donnée n'est pas nécessairement tenu de parvenir à une décision unanime; si le texte qu'il soumet représente l'opinion de la majorité, ce texte doit être examiné par la Commission.

24. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) dit que sa délégation avait voté initialement en faveur d'une définition du terme "chargeur", mais qu'à la réflexion elle est convaincue que ce terme recouvre des types de relations trop différents pour être définis de manière satisfaisante. C'est particulièrement vrai dans le cas des contrats f.o.b.

25. M. AMOROSO (Italie) rappelle que la Commission n'a pas décidé de définir le terme "chargeur" à tout prix, mais a simplement exprimé le vœu qu'une définition de ce terme figure dans la Convention, à condition que le Groupe spécial de rédaction trouve une formule acceptable.

26. M. DIXIT (Inde) reconnaît que le but était de formuler une définition satisfaisante en principe. Toutefois, si la Commission n'avait pas eu l'intention d'arriver à une définition, elle aurait commencé par ne pas créer le Groupe spécial de rédaction.

27. M. SELVIG (Norvège) dit que, comme le terme "chargeur" apparaît dans plusieurs dispositions du projet de convention, la définition de ce terme pose des problèmes difficiles et ne peut pas être débattue dans l'abstrait. Certaines délégations pensent peut-être qu'il faudrait réexaminer les dispositions où le chargeur est mentionné, mais il est difficile de modifier un nombre important de clauses à un stade aussi tardif de l'élaboration d'une convention. Il ressort du compte rendu des débats de la Commission que la décision d'adopter une définition n'était qu'une décision de principe; la Commission est donc libre d'adopter une nouvelle position en la matière, si elle le souhaite. Peut-être serait-il préférable d'inclure une définition du "chargeur" dans la Convention, mais il reste très peu de temps pour évaluer toutes les conséquences possibles de la définition qui serait adoptée, et M. Selvig se demande s'il faut courir le risque d'élaborer une définition dont toutes les incidences ne pourraient pas être pleinement évaluées. Il rappelle que les rédacteurs du texte de la CNUDCI n'ont pas réussi eux-mêmes à résoudre le problème, en raison des nombreuses dispositions du projet de convention où le terme apparaît.

28. M. SMART (Sierra Leone) dit que ce n'est pas la définition du terme "chargeur" proposée (A/CONF.89/C.1/L.173) qui est au cœur du problème, mais une question qui a déjà été tranchée — celle de savoir si une définition est nécessaire. Il y a certainement très peu de cas où l'une des parties à un contrat est définie, alors que l'autre ne l'est pas. Et pourtant, alors qu'on a inclus dans le projet de convention des définitions soigneusement élaborées du "transporteur" et du "transporteur substitué", on a décidé — en invoquant la complexité du sujet — de ne donner aucune définition du "chargeur". Le représentant de la Sierra Leone estime que la Conférence agirait avec beaucoup de légèreté si elle s'abstenait de donner une définition de ce terme et laissait aux juges et aux parties intéressées le soin de régler la question. Il a de la peine à croire qu'une conférence à laquelle participent des juges, des praticiens et des juristes est incapable de définir une des parties à un contrat. La difficulté lui paraît tenir plutôt au fait que certaines personnes espèrent qu'en cas de litige le transporteur pourra se prévaloir de l'absence de définition pour prétendre qu'il ne reconnaît pas le chargeur.

29. La définition dont la Commission est saisie est claire, et personne n'y a trouvé de faille. De plus, elle a fait l'objet d'un examen détaillé, et le second membre de phrase a été ajouté pour tenir compte des situations visées aux articles 12 et 13 (Responsabilité du chargeur). Il est donc regrettable que certaines délégations, qui ont participé aux travaux du Groupe spécial de rédaction et qui ont retiré leurs propres définitions en faveur de la définition proposée, n'aient pu finalement appuyer ce texte. La raison en est, de l'avis du représentant de la Sierra Leone, qu'elles sont, en fin de compte, opposées à l'inclusion de toute définition du "chargeur" dans la Convention.

30. M. DIXIT (Inde) fait observer que la première partie de la définition proposée ressemble beaucoup à celle qui est contenue dans la Convention de 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes, laquelle définit le chargeur comme une personne qui a conclu un accord contractuel avec le transporteur et qui a un titre privilégié sur les marchandises transportées. Elle correspond à la définition du "transporteur" dans le projet de convention, qui mentionne le chargeur comme étant une personne avec laquelle le transporteur a conclu un contrat de transport de marchandises par mer. Elle ne définit pas les droits et les obligations du chargeur, dont il est question ailleurs dans la Convention. La deuxième partie de la définition, qui a fait l'objet d'un examen détaillé, prévoit que les marchandises peuvent aussi être remises à une personne autre que le chargeur.

31. Certaines délégations des principaux pays d'armateurs prétendent que cette définition n'atteint pas son but et qu'elle n'est pas claire. Le représentant de l'Inde pense qu'en cherchant à passer la question sous silence ces délégations veulent donner aux transporteurs la possibilité de priver les chargeurs de leurs droits légitimes. Il n'y a rien à critiquer dans la définition, qui est le pendant logique de la définition du "transporteur" déjà adoptée. Son omission fausserait tout le sens de la Convention, qui risquerait alors d'être mal interprétée. Le représentant de l'Inde demande donc aux délégations qui sont opposées à l'introduction d'une définition du "chargeur" dans la Convention de reconsidérer leur position.

32. M. BYERS (Australie) dit que sa délégation a toujours cherché à protéger les intérêts du chargeur. Mais la définition dont la Commission est saisie pose des problèmes lorsqu'on la considère conjointement avec les articles qui imposent des obligations au chargeur et traitent de sa responsabilité. Par exemple, considérée dans le contexte de l'article 12, elle impose une responsabilité non seulement à la personne qui a conclu un contrat avec le transporteur, mais aussi à celles qui ont livré les marchandises au nom du chargeur en application du contrat. Ce n'est pas là, bien entendu, l'intention de l'article, qui est de n'imposer de responsabilité qu'au chargeur.

33. De même, considérée dans le contexte du paragraphe 1 de l'article 13 (Règles spéciales concernant les

marchandises dangereuses), la définition signifierait que la responsabilité n'incombe pas seulement au chargeur proprement dit, mais aussi à ceux qui ont agi en son nom en délivrant les marchandises au transporteur et qui auraient, par conséquent, un droit de recours contre le chargeur. Le résultat serait le même dans le contexte du paragraphe 2 de l'article 13. On est donc en droit de soutenir que la définition impose au chargeur une responsabilité supplémentaire. C'est pour cette raison que la délégation australienne s'est opposée à la proposition tendant à inclure une définition du chargeur dans la Convention.

34. De plus, selon la définition proposée, le paragraphe 1 de l'article 17 semblerait indiquer que la garantie en question peut être étendue, au-delà du chargeur, à ceux qui travaillent pour lui — ce qui, pour la délégation australienne, serait un élargissement dangereux de la responsabilité que la Convention veut imposer au chargeur.

35. En conséquence, bien que la rigueur intellectuelle milite en faveur d'une définition, la délégation australienne estime qu'une définition comme celle qui est proposée aurait pour effet d'imposer involontairement une responsabilité imprévue à ceux qui travaillent dans l'intérêt du chargeur. C'est pourquoi, tout en appréciant les efforts du Groupe spécial de rédaction, elle s'estime obligée de s'opposer à la définition proposée.

36. M. DOUAY (France) dit que, si la première partie de la définition du "chargeur" figurant dans le rapport du Groupe spécial de rédaction est satisfaisante, la deuxième partie, par contre, ferait intervenir toute une série de mandataires divers et leur imposerait une responsabilité qui n'est pas celle imposée au chargeur par la Convention. En outre, dans les divers articles de la Convention, le chargeur semble avoir été considéré sous des angles différents et d'une manière qui n'est pas toujours conforme à la définition proposée par le Groupe spécial. Enfin, pour tenir compte des cas où un contrat est conclu par une personne qui n'est pas définie ni désignée, il faudrait préciser que le terme "chargeur" s'entend de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat est conclu. La deuxième partie du projet de définition est inacceptable sous sa forme actuelle; la première partie devrait être développée, peut-être dans le sens qui vient d'être indiqué, mais il sera probablement impossible, faute de temps, d'élaborer une définition universellement applicable.

37. M. CASTRO (Mexique) rappelle que l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 15 de la Convention, qui a été approuvé par la Commission, prévoit que le connaissement doit contenir le nom du chargeur. Ce principe ayant été accepté, il suffirait de dire que le terme "chargeur" s'entend de la personne ainsi désignée dans le connaissement.

38. M. SMART (Sierra Leone) dit que les membres du Groupe spécial de rédaction accueillent avec satisfaction les suggestions constructives tendant à améliorer le texte de la définition qui a été proposé comme base d'examen.

39. M. DIXIT (Inde) dit que sa délégation avait jugé acceptable la définition du terme "chargeur" proposée par la France; d'autres délégations ont ajouté à cette définition des éléments qu'ils ont ensuite désavoués.

40. Le PRÉSIDENT propose de constituer un groupe de travail, composé des représentants de la France, de l'Inde et de la Sierra Leone, qui continuerait à rechercher une définition possible du terme "chargeur" et qui ferait rapport à la Commission à sa séance suivante.

41. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est levée à 17 h 30.

32e séance

Lundi 27 mars 1978, à 20 h 45.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.32

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.8, L.22, L.65, L.79, L.130 et Corr.1, L.186, L.190, L.199) [*suite*]

Article 11 (fin)*

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner le texte proposé par le Groupe de travail spécial sur l'article 11 (A/CONF.89/C.1/L.186) et il appelle son attention sur la note qui figure au bas de ce texte.

2. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) rappelle que, lorsqu'elle a examiné pour la première fois l'article 11 (16e et 17e séances), la Commission s'est prononcée sur une proposition de la République démocratique allemande (A/CONF.89/C.1/L.90) tendant à supprimer cet article ou à le modifier. La Commission a décidé de maintenir l'article 11 en le remaniant, et elle a crée à cette fin un groupe de travail spécial, qui a tenu deux réunions. Le Groupe a estimé que, si un tranporteur s'était engagé à exécuter la totalité du transport, il devait être responsable jusqu'à la livraison des marchandises au port de déchargement, conformément au paragraphe 1 de l'article 10. Mais il a également estimé qu'il fallait donner aux parties la

* Reprise des travaux de la 17e séance.

possibilité de stipuler expressément dans le contrat de transport que le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise pendant la partie du transport qu'il n'a pas lui-même exécutée, comme le prévoit le paragraphe 1 de l'article 11. Dans le texte qu'il présente sous la cote A/CONF.89/C.1/L.186, le Groupe de travail spécial propose deux amendements au paragraphe 1 de l'article 11, qui consistent, d'une part, à insérer dans la première phrase les mots "tout en demeurant responsable de la bonne exécution de cette partie du transport" et, d'autre part, à ajouter, après la première phrase, une nouvelle phrase ainsi conçue : "Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21".

3. Par le premier amendement, le Groupe de travail spécial a voulu éviter les difficultés qui pourraient résulter du fait que le régime applicable aux transitaires varie selon les pays, en précisant que le transporteur demeure responsable même après avoir déchargé les marchandises, un peu à la manière d'un transitaire. Par le deuxième amendement, il a voulu éviter que la partie lésée reste sans recours – souci que la CNUCED a exprimé dans ses observations relatives au projet de convention[1].

4. Il faut aussi tenir compte, comme l'a dit le Président, de la note qui figure à la page 2 du document A/CONF.89/C.1/L.186. Le Groupe de travail a en effet estimé que le principe énoncé à l'article 11 risquait d'être mal interprété dans la pratique, car il figure sous la rubrique "Transport par transporteurs successifs", ce qui pourrait donner à penser qu'il ne vise que ce type d'opération de transport. Il a donc jugé préférable, pour éviter toute erreur d'interprétation et compte tenu du lien étroit qui existe entre l'article 10 et l'article 11, de remanier ces deux articles et de les réunir en un seul, en disposant les paragraphes dans l'ordre indiqué dans la note. Il s'agit là d'une simple recommandation, puisque le mandat du Groupe de travail ne concernait que l'article 11.

5. Le PRÉSIDENT pense que la question de la fusion des articles 10 et 11, suggérée par le Groupe de travail spécial dans la note du document A/CONF.89/C.1/L.186, pourrait être renvoyée au Comité de rédaction.

6. M. BYERS (Australie) voudrait savoir si le premier amendement proposé par le Groupe de travail au paragraphe 1 de l'article 11, qui consiste à ajouter le membre de phrase "tout en demeurant responsable de la bonne exécution de cette partie du transport", a simplement pour objet d'énoncer une obligation de faire appel à un transporteur substitué qui soit compétent ou s'il vise à imposer au transporteur la responsabilité des actes commis par le transporteur substitué.

7. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) dit que le premier amendement proposé par le Groupe de travail est destiné à éviter les difficultés que pourraient causer certaines législations nationales, comme la législation française, qui diffèrent des autres législations en ce qui concerne les transitaires. C'est, en gros, la première interprétation donnée par l'Australie qui doit être retenue.

8. M. CLETON (Pays-Bas) juge très difficilement acceptable le texte proposé par le Groupe de travail spécial. Le premier amendement n'est pas très clair, car les législations nationales relatives aux transitaires sont très différentes, au point qu'il n'a pas été possible jusqu'ici de conclure une convention internationale en la matière. Le deuxième amendement introduit une autre source d'incertitude, car les parties doivent pouvoir s'assurer très rapidement de la possibilité d'effectuer un transport par transporteurs successifs, sans être obligées de consulter, au préalable, un conseil juridique pour déterminer si le transport par transporteur substitué est en l'occurrence licite au regard de la convention – ce qui ferait obstacle à la conclusion de tout contrat de transport par transporteurs successifs.

9. Le représentant des Pays-Bas est satisfait, dans l'ensemble, du texte de la CNUDCI et pense que le texte du Groupe de travail spécial ne ferait que créer de nouvelles complications non seulement pour le transporteur, mais aussi pour le chargeur.

10. Le PRÉSIDENT met aux voix le texte proposé par le Groupe de travail spécial sur l'article 11 (A/CONF.89/C.1/L.186).

11. *Par 28 voix contre 21, avec 16 abstentions, le texte est rejeté.*

12. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner l'amendement au paragraphe 1 de l'article 11 présenté par le Japon sous la cote A/CONF.89/C.1/L.22, qui est identique à l'amendement présenté par la Grèce sous la cote A/CONF.89/C.1/L.8.

13. M. TANIKAWA (Japon) propose de supprimer le mot "dénommée" au paragraphe 1 de l'article 11 – et cela pour deux raisons. D'une part, si ce mot est maintenu, le transporteur hésitera beaucoup à accepter d'effectuer un transport par connaissement direct, car, en général, il ne peut connaître à l'avance de manière précise le nom du transporteur substitué, lorsque plusieurs compagnies de navigation lui offrent leurs services pour la deuxième partie du transport. Il ne peut donc, dans ce cas, émettre un connaissement direct portant l'indication du nom du transporteur substitué. Il est difficile, à cet égard, d'exiger que le connaissement direct indique le nom du transporteur substitué.

14. D'autre part, si le nom du transporteur substitué figure dans le connaissement direct et si plusieurs compagnies de navigation offrent leurs services pour assurer la deuxième partie du transport, les marchandises qui sont arrivées au port de transbordement devront attendre l'arrivée du navire appartenant à la compagnie du transporteur dénommé, même si une autre compagnie offre un service plus rapide, ce qui ne sert pas les intérêts du chargeur. La délégation japonaise propose donc la suppression du mot "dénommée".

15. M. MARCIANOS (Grèce) appuie l'amendement du Japon, qui est identique à celui que sa propre délégation a présenté, car il estime que le maintien du mot "dénommée" nuirait aux intérêts du chargeur. En effet, le connaissement direct sert les intérêts du chargeur, et non du transporteur, car ce dernier aurait tout intérêt à émettre un connaissement ne portant que sur la partie du transport qu'il effectue personnellement. C'est

[1] TD/B/C.4/ISL/23.

uniquement dans l'intérêt du chargeur que le premier transporteur émet un connaissement couvrant à la fois la partie du transport qu'il effectue lui-même et celle qu'effectue le deuxième transporteur. Il est donc normal, dans ces conditions, qu'il désire être exonéré de toute responsabilité pour les pertes, les dommages ou les retards à la livraison qui pourront se produire après qu'il aura remis les marchandises au transporteur suivant. Or, comme l'a fait observer le représentant du Japon, il arrive souvent, au moment où le connaissement est émis, que le transporteur contractuel ne sache pas qui sera le transporteur substitué. Le transporteur principal sera donc forcé, si le mot "dénommée" est maintenu, d'émettre un connaissement qui couvrira le transport jusqu'au moment seulement où il remettra les marchandises au transporteur suivant, et le chargeur ou ses préposés devront faire de nouvelles démarches, au port de transbordement, pour s'entendre avec le transporteur substitué sur la deuxième partie du voyage.

16. Le représentant de la Grèce estime que, si l'on supprime le mot "dénommée", il n'y a pas lieu de craindre que le transporteur échappe aux dispositions de l'article 10, car la règle énoncée au paragraphe 1 de l'article 11 ne s'applique que si le contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne autre que le transporteur. Elle ne peut donc s'appliquer dans les cas où le connaissement ne contient pas de disposition expresse à cet égard ou lorsque la totalité du transport doit être exécutée par un transporteur substitué. Le représentant de la Grèce estime donc que le mot "dénommée" doit être supprimé, dans l'intérêt même du chargeur.

17. M. QUARTEY (Ghana) appuie la proposition du Japon et de la Grèce, car il estime qu'il faut laisser au transporteur contractant une certaine liberté dans le choix du transporteur substitué, dans l'intérêt du transporteur comme du chargeur. En effet, l'intérêt primordial de ce dernier est que les marchandises soient livrées en bon état et en temps voulu au port de déchargement.

18. M. BYERS (Australie) pense, pour sa part, que, si l'on supprime le mot "dénommée", la disposition du paragraphe 1 de l'article 11 sera la même, en substance, que celle du paragraphe 1 de l'article 10. En effet, ce qui distingue les hypothèses envisagées dans ces deux dispositions, c'est que, dans la première, l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué "que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue [au transporteur] dans le contrat de transport", alors que, dans la seconde, le contrat de transport "prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique le contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur". L'article 11 a précisément pour objet de préciser que le transporteur contractant ne peut se dégager de la responsabilité qui lui incombe en vertu de l'article 10 que si le chargeur connaît l'identité du transporteur substitué. La suppression du mot "dénommée" ôterait donc tout son sens à l'article 11, car elle donnerait au transporteur la possibilité de se soustraire à la règle énoncée à l'article 10.

19. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) s'oppose à la proposition du Japon et de la Grèce pour les raisons indiquées par le représentant de l'Australie.

20. M. SELVIG (Norvège) pense également que la proposition du Japon et de la Grèce changerait complètement le sens de l'article 11, car il est très important de connaître l'identité du transporteur substitué.

21. M. GUEIROS (Brésil) ne peut accepter la proposition du Japon et de la Grèce, car il est impossible, à son avis, de donner au transporteur le droit de choisir à son gré le transporteur substitué sans en informer le chargeur, tout en affirmant que "le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué".

22. M. BENTEIN (Belgique) pense, comme le représentant de l'Australie, que le mot "dénommée" doit être maintenu.

23. M. DOUAY (France) se prononce également contre l'amendement du Japon et de la Grèce, qui détruirait l'équilibre du texte. Ce serait évidemment donner au transporteur une grande facilité que de ne pas lui imposer d'indiquer l'identité du transporteur substitué, mais ce serait, en revanche, priver le chargeur de la garantie que lui procure la connaissance de cette identité.

24. M. PTAK (Pologne) pense que le nom du transporteur substitué n'intéresse pas le chargeur. Ce qui l'intéresse avant tout, c'est que les marchandises arrivent en bon état au port de destination. Si les marchandises n'arrivent pas en bon état, il pourra attaquer le transporteur principal, qui sera alors obligé de lui donner le nom du transporteur substitué, s'il est stipulé dans le contrat de transport que "le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué", puisque c'est au transporteur qu'incombe la charge de la preuve, d'après la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 11. Le représentant de la Pologne appuie donc l'amendement du Japon et de la Grèce.

25. M. KERRY (Royaume-Uni) est en faveur de la proposition japonaise. Même si le mot "dénommée" est supprimé, il subsiste une nette distinction entre l'article 10 et l'article 11, ce dernier ne pouvant s'appliquer que si le contrat de transport prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport sera exécutée par une personne autre que le transporteur, tandis que l'article 10 est beaucoup plus général. De plus, le maintien du mot "dénommée" risquerait de rendre impossible l'émission de connaissements directs.

26. M. CASTRO (Mexique) indique que sa délégation appuie le texte de l'article 11 proposé par la CNUDCI.

27. M. SUMULONG (Philippines) est opposé à la suppression du mot "dénommée" pour les raisons invoquées par les représentants de l'Australie et de la Norvège. Il faut maintenir ce mot, qui est destiné à protéger le chargeur.

28. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement du Japon (A/CONF.89/C.1/L.22).

29. *Par 48 voix contre 10, avec 9 abstentions, cet amendement est rejeté.*

30. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique), présentant l'amendement de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.65), précise qu'il concerne en réalité la première phrase du paragraphe 1 de l'article 11, la deuxième phrase restant inchangée, et non pas le paragraphe 1 dans son ensemble, comme il est indiqué par erreur dans cet amendement. En outre, les mots que la délégation des Etats-Unis propose d'ajouter à cette première phrase devraient constituer un simple membre de phrase précédé d'une virgule, et non pas une phrase précédée d'un point.

31. Le représentant des Etats-Unis se plaît à constater que le Groupe de travail spécial sur l'article 11 a repris, pour l'essentiel, l'amendement de la délégation américaine dans le texte qu'il propose pour l'article 11 dans le document A/CONF.89/C.1/L.186. Il est extrêmement important que le chargeur sache qu'il pourra intenter une action et contre qui au cas où le transporteur contractuel se dégage de toute responsabilité pour la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde d'un transporteur substitué. Le but de l'amendement des Etats-Unis est d'instaurer un juste équilibre dans l'article 11.

32. M. MARCIANOS (Grèce) estime que la Commission ne devrait pas revenir sur un amendement incorporé dans un document qu'elle a déjà examiné et rejeté, le document A/CONF.89/C.1/L.186.

33. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) fait observer que le Groupe de travail spécial a opéré d'importantes modifications de forme dans l'amendement de sa délégation en l'introduisant dans le document A/CONF.89/C.1/L.186. On peut même considérer que l'amendement diffère, quant au fond, de la disposition correspondante proposée par le Groupe de travail spécial.

34. M. KHOO (Singapour) souligne que l'amendement des Etats-Unis ne porte que sur un aspect du texte de l'article 11 figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.186. Bien que la Commission se soit prononcée contre ce document, il se peut qu'une majorité se dégage en faveur de l'amendement des Etats-Unis. Il existe donc une différence entre cet amendement et le texte proposé par le Groupe de travail spécial.

35. Pour M. SUMULONG (Philippines), l'amendement des Etats-Unis est équitable pour toutes les parties intéressées. Si le chargeur ne peut pas intenter d'action contre le transporteur substitué, il doit pouvoir poursuivre le transporteur contractuel, lequel a le droit de se retourner contre le transporteur substitué. L'amendement des Etats-Unis accorde au chargeur une protection dont il a besoin.

36. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) dit que sa délégation appuie l'amendement des Etats-Unis.

37. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) n'est pas opposé à l'idée qui sous-tend l'amendement de la délégation américaine tout en estimant que les craintes de cette délégation ne sont pas fondées. Il est évident que le transporteur substitué émettra aussi un connaissement, qui sera soumis aux dispositions de la convention. Il n'est donc pas possible que le transporteur substitué ne puisse pas être attaqué en justice conformément à l'article 21. En conséquence, la proposition américaine est superflue.

38. M. CASTRO (Mexique) constate que l'amendement des Etats-Unis contient une précision qui ne figure pas dans le texte de la CNUDCI : il faut qu'une action puisse être intentée directement contre le transporteur substitué. La délégation mexicaine appuie l'amendement à l'examen.

39. M. SIMS (Canada) appuie aussi cet amendement, pour les raisons exposées par d'autres délégations. Le paragraphe 2 de l'article 11 ne donne pas au chargeur une protection suffisante lorsque celui-ci ne sait pas contre qui intenter une action. La proposition des Etats-Unis est fort modeste mais elle permettrait d'éviter les complications auxquelles on s'exposerait en omettant la précision qu'elle introduit.

40. Dans les cas ordinaires, le chargeur traite directement avec le transporteur. Il peut choisir le transporteur qui lui convient, après s'être assuré de sa réputation et du for auquel une action pourra être intentée, le cas échéant. Lorsqu'il y a transport par transporteurs successifs, le chargeur ne traite pas avec la "personne dénommée" mais s'en remet au transporteur contractuel. Il n'est donc pas en mesure de procéder aux mêmes vérifications et de prendre les mêmes précautions pour se protéger. L'amendement des Etats-Unis fournirait une certaine garantie au chargeur et la délégation canadienne lui accorde son soutien.

41. M. DOUAY (France) est d'avis que l'amendement à l'examen n'est pas nécessaire, dans la mesure où l'article 21 contient des règles de compétence pour tout litige relatif à un contrat de transport. Lorsqu'une partie du transport est effectuée par un transporteur substitué, celui-ci peut être cité en justice conformément à l'article 10. Cependant, si la délégation des Etats-Unis maintenait sa proposition, la délégation française ne s'y opposerait pas.

42. M. MASSUD (Pakistan) signale que sa délégation n'est pas opposée à l'amendement présenté par les Etats-Unis.

43. M. KHOO (Singapour), appuyé par M. LAVIÑA (Philippines), estime que l'amendement des Etats-Unis exprime la même idée que le deuxième passage souligné du document A/CONF.89/C.1/L.186 : une stipulation limitant ou excluant la responsabilité du transporteur contractuel en cas d'événement se produisant alors que les marchandises sont sous la garde du transporteur substitué n'est valable que si le chargeur peut se retourner contre le transporteur substitué. Contrairement à ce que certaines délégations ont cru comprendre, cet amendement n'énonce pas une évidence, à savoir que tout transporteur qui s'engage à exécuter une partie du transport peut être poursuivi. En conséquence, le représentant de Singapour appuie l'amendement des Etats-Unis d'Amérique. Si cet amendement était accepté, il conviendrait de demander au Comité de rédaction de le remanier compte tenu du libellé de la disposition correspondante figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.186, cette disposition étant mieux rédigée.

44. M. NDAWULA (Ouganda) appuie l'amendement des Etats-Unis. Il souhaiterait cependant que, dans la version anglaise, les mots "*to being sued*" soient substitués aux mots "*to suit*".

45. M. LEÓN MONTESINO (Cuba) n'a pas d'objection à formuler contre l'amendement à l'examen mais signale que le mot "*contratante*" figure par erreur dans la version espagnole entre les mots "*porteador*" et "*el contrato podrá disponer*".

46. M. KACIĆ (Yougoslavie) est opposé à l'amendement car il ne voit pas à quelle situation il s'applique. Aux termes de l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 21, le transporteur substitué peut toujours être poursuivi à son établissement principal ou à sa résidence habituelle.

47. M. MÜLLER (Suisse), se référant à la proposition grecque qui tend à préciser que l'article 11 ne concerne que le transport par mer (A/CONF.89/C.1/L.8), déclare que si le transporteur substitué visé à l'article 11 ne peut être qu'un transporteur maritime il n'est pas nécessaire d'apporter la précision que contient l'amendement des Etats-Unis. En effet, le transporteur maritime est soumis aux règles de for énoncées à l'article 21. Si l'article 11 devait s'appliquer aussi au transporteur terrestre, lequel est soumis à d'autres règles, notamment en ce qui concerne le for, la délégation suisse éprouverait les plus vives réticences envers l'amendement des Etats-Unis, aux termes duquel le transporteur terrestre pourrait être poursuivi conformément aux règles de for de l'article 21. Ses réticences seraient d'autant plus grandes que l'application d'autres conventions internationales est expressément réservée à l'article 25.

48. M. MARCIANOS (Grèce) dit que la Commission semble unanime pour considérer que l'expression "transport par transporteurs successifs" ne concerne que le transport par mer et ne s'applique pas aux phases terrestres du transport. Le Comité de rédaction devrait donc être invité à ajouter les mots "par mer" après l'expression "contrat de transport", au paragraphe 1 de l'article 11, comme il est proposé dans l'amendement grec (A/CONF.89/C.1/L.8).

49. M. GORBANOV (Bulgarie) ne peut appuyer l'amendement des Etats-Unis car son but, qui est de faire bénéficier le chargeur des avantages prévus à l'article 21 en ce qui concerne la compétence des tribunaux, est déjà atteint par le paragraphe 2 de l'article 11, selon lequel le transporteur substitué est responsable conformément au paragraphe 2 de l'article 10. Cette responsabilité ressort à l'évidence de toutes les dispositions de la convention. Il est donc inutile de préciser, à l'article 11, que le chargeur peut exercer les droits visés à l'article 21. L'amendement des Etats-Unis ne fait qu'alourdir le libellé de l'article 11.

50. M. SELVIG (Norvège) est favorable à l'amendement à l'examen, dont le but est de préciser que la validité de la stipulation par laquelle le transporteur se dégage de sa responsabilité est subordonnée à la possibilité d'intenter une action en responsabilité.

51. M. GUEIROS (Brésil) admet que le contenu de l'amendement des Etats-Unis est déjà couvert par le paragraphe 2 de l'article 11, qui renvoie au paragraphe 2 de l'article 10. La délégation brésilienne est cependant favorable à cet amendement, car il apporte une précision utile pour le cas particulier du transport par transporteurs successifs. On peut établir un parallèle entre ce genre de transport et le transport normal, mais il faut se garder de confondre le transport par transporteurs successifs et le transport multimodal, comme l'ont fait quelques délégations.

52. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement des Etats-Unis (A/CONF.89/C.1/L.65).

53. *Par 43 voix contre 17, avec 6 abstentions, cet amendement est approuvé et renvoyé au Comité de rédaction, étant entendu que celui-ci tiendra compte de la proposition grecque visant à ajouter les mots "par mer".*

54. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à examiner l'amendement A/CONF.89/C.1/L.79 présenté par la France et demande au représentant de la France si sa délégation insiste sur son amendement.

55. M. DOUAY (France) explique qu'il ne s'agit pas d'un amendement de fond, mais d'une amélioration de forme à apporter au texte de la CNUDCI. En effet, dans le projet de convention, on ne voit pas bien pourquoi on emploie l'expression "transporteur substitué" puisqu'il est question du "transporteur" et d'une "personne dénommée autre que le transporteur", et la délégation française estime préférable d'employer les mots "transporteur dénommé" dans tout le texte du paragraphe 1, en spécifiant au paragraphe 2 que le transporteur dénommé est responsable dans les mêmes conditions qu'un transporteur substitué.

56. Etant donné qu'il s'agit d'une question purement rédactionnelle, le représentant de la France n'insiste pas sur son amendement et propose qu'il soit renvoyé au Comité de rédaction.

57. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à examiner l'amendement de l'Argentine (A/CONF.89/C.1/L.130 et Corr.1).

58. M. RAY (Argentine) explique le but de la proposition de l'Argentine; il s'agit d'empêcher que puisse être émis un connaissement direct comportant une clause d'exemption de responsabilité lorsqu'il est prévu au contrat qu'une partie du trajet ne sera pas effectuée par le transporteur contractuel. Le Groupe de travail a dégagé un compromis entre le texte de la CNUDCI et la proposition de l'Argentine, mais ce texte de compromis a été repoussé. Dans ces conditions, il paraît difficile à la délégation argentine d'insister sur sa proposition; elle préfère la retirer et demander qu'elle soit examinée en séance plénière.

59. Le PRÉSIDENT dit que rien ne s'oppose à cette procédure.

Article 19 (suite*)

60. Le PRÉSIDENT explique que le Pakistan a proposé un amendement (A/CONF.89/C.1/L.190) tendant à ajouter à l'article 19 un nouveau paragraphe 7 dont le principe a été accepté par la Commission. A partir de cette proposition, le Groupe de travail a élaboré un texte (A/CONF.89/C.1/L.199) qui est maintenant soumis à la Commission.

61. M. BYERS (Australie) explique que la proposition initiale du Pakistan et le texte du Groupe de travail visent tous deux à imposer la charge de la preuve au chargeur en cas de perte ou de dommage subi par le transporteur du fait d'une faute ou d'une négligence du chargeur, mais que le texte du Groupe de travail s'ef-

* Reprise des travaux de la 26e séance.

force d'équilibrer la position du chargeur et du transporteur en leur donnant le même délai pour adresser un avis de perte ou de dommage, à savoir 90 jours.

62. Le PRÉSIDENT demande l'avis des membres de la Commission sur le texte proposé par le Groupe de travail.

63. M. DOUAY (France) dit que, bien que le principe de cette proposition ait été accepté par la Commission, la délégation française ne peut y souscrire. En effet, s'il est justifié de prévoir que le chargeur, lorsqu'il constate que ses marchandises ont subi des dommages, doit, à peine de déchéance de son action en responsabilité, adresser au transporteur dans les délais prévus à l'article 19 un avis de perte, de dommage ou de retard à la livraison, il n'y a aucune raison de prévoir une disposition parallèle en cas de dommage causé par le chargeur au navire, puisque celui-ci n'a pas été placé sous la garde du chargeur de la même façon que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur. Du point de vue juridique, ce texte est un non-sens; en outre, il est peu réaliste, étant donné que souvent les dommages ne seront découverts qu'après la livraison et que le transporteur aura beaucoup de difficultés à établir le lien de cause à effet entre les marchandises et le dommage subi. Il n'existe pas en l'occurrence de régime de présomption, comme dans le cas du transporteur qui est présumé responsable des marchandises et des dommages qui leur sont advenus.

64. Le PRÉSIDENT fait observer que la Commission s'est déjà prononcée sur le principe de la proposition A/CONF.89/C.1/L.199.

65. M. DOUAY (France) espère que certaines délégations s'interrogeront sur la faiblesse des fondements juridiques de cette proposition.

66. Le PRÉSIDENT fait observer que, en vertu de l'article 31 du règlement intérieur, la Commission ne peut revenir sur sa décision que par un vote à la majorité des deux tiers des membres présents et votants.

67. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétique) souligne que, avant de voter sur cette proposition, les membres de la Commission doivent s'efforcer d'en dégager la signification précise. De l'avis de la délégation soviétique, elle vise à établir un parallèle apparent avec le paragraphe 1 de l'article 19 qui énonce une présomption de fait. Cependant, la situation est différente dans le nouveau paragraphe 7, car il s'agit d'une présomption de faute : si un avis de perte n'est pas donné par le transporteur au chargeur dans les 90 jours, il ne peut plus établir ensuite qu'il y a eu faute de la part du chargeur. En d'autres termes, c'est à celui-ci qu'incombe la charge de la preuve. Or, ce principe va directement à l'encontre de l'article 13, dans lequel la charge de la preuve incombe au transporteur, ce qui complique la situation du chargeur en cas de perte ou de dommage subi par le transporteur. On peut se demander si c'est bien là ce que souhaite la Commission.

68. M. GONDRA (Espagne) s'associe aux objections formulées par les deux orateurs précédents. Il estime que c'est une hérésie juridique que de mettre sur le même plan les responsabilités contractuelles du transporteur et les responsabilités extra-contractuelles du chargeur qui découlent de l'article 13 du projet de convention. L'équilibre entre la position des deux parties est ainsi rompu. En outre, c'est la première fois qu'un tel principe est inscrit dans un convention relative aux transports, alors qu'on devrait s'efforcer d'harmoniser la future convention avec les autres instruments applicables en la matière.

69. M. MASSUD (Pakistan) reconnaît que la position du transporteur et celle du chargeur sont différentes, de même que leurs responsabilités. La proposition pakistanaise visait simplement à établir, en ce qui concerne le transporteur, une présomption analogue à celle qui s'applique contre le destinataire, aux termes du paragraphe 1, lorsqu'un avis de perte ou de dommage n'a pas été donné à temps. Les délégations, dans leur majorité, ont approuvé ce principe, qui sera remis en question si le texte de la proposition A/CONF.89/C.1/L.199 n'est pas accepté.

70. M. MÜLLER (Suisse) estime, comme le représentant de la France, que la proposition du Groupe de travail spécial est juridiquement inadmissible.

71. M. TANIKAWA (Japon) est également opposé à cette proposition, dont il ne voit pas la signification juridique.

72. M. QUARTEY (Ghana) estime que certaines délégations confondent le texte de la proposition et le principe dont elle s'inspire, qui a déjà été accepté et ne peut être contesté sans qu'on soit ainsi amené à rouvrir les débats.

73. M. DOUAY (France), prenant la parole pour une motion d'ordre, fait observer que la Commission est saisie pour la première fois du texte du Groupe de travail et que, par conséquent, la Commission pourrait se prononcer à la majorité simple comme elle l'a fait pour l'article 11.

74. M. AMOROSO (Italie) appuie cette proposition et rappelle qu'à la 26e séance il a été décidé de voter ultérieurement sur le texte définitif que le Groupe de travail devait établir à partir de la proposition du Pakistan.

75. Le PRÉSIDENT souligne qu'il n'est présentement question que du texte proposé et que si le principe de l'amendement est remis en cause par un vote à la majorité des deux tiers il faudra créer un autre groupe de travail pour reconsidérer la question.

La séance est levée à 22 h 35.

33e séance

Mardi 28 mars 1978, à 10 heures.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.33

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.190, L.198, L.199, L.206, L.212)[*suite*]

Article 19 (suite)

Texte proposé par le Groupe de travail spécial sur le paragraphe 7 de l'article 19 (A/CONF.89/C.1/L. 190) dans le document A/CONF.89/C.1/L.199

1. Le PRÉSIDENT rappelle que, à sa vingt-sixième séance, la Commission a adopté le principe énoncé dans le texte proposé par le Groupe de travail spécial.

2. M. MASSUD, intervenant sur un point d'ordre, dit que l'on ne saurait qualifier d'hérésie juridique le principe énoncé dans le texte à l'examen, comme certaines délégations l'ont fait à la séance précédente. Les délégations devraient s'abstenir de faire des observations déplacées sur un principe qui a été approuvé par la majorité des participants.

3. Le PRÉSIDENT met aux voix le texte proposé par le Groupe de travail spécial sur le paragraphe 7 de l'article 19 (A/CONF.89/C.1/L.199).

4. *Par 28 voix contre 24, avec 8 abstentions, le texte est rejeté.*

5. M. MASSUD (Pakistan), appuyé par M. GUEIROS (Brésil), fait observer que, si le texte a été rejeté, le principe qui y est énoncé n'en a pas moins été approuvé. Il propose donc de créer un nouveau groupe de travail qui serait chargé de mettre au point un nouveau texte.

6. M. SMART (Sierra Leone) pense que la Commission gagnerait du temps en examinant dès maintenant sous quelle forme elle pourrait énoncer le principe adopté précédemment. Avant de voter sur ce texte, il aurait été préférable de se demander s'il était possible de le modifier. En effet, à sa séance précédente, la Commission a bien examiné le principe énoncé dans ce texte, mais non le texte lui-même.

7. M. CASTRO (Mexique) reconnaît que, à la séance précédente, les débats ont porté davantage sur le principe lui-même que sur le texte du paragraphe 7. Cependant, comme la Commission est pressée par le temps, elle devrait charger un groupe de travail de mettre au point un texte acceptable pour ce paragraphe.

8. M. SELVIG (Norvège) pense qu'il serait difficile à la Commission d'élaborer elle-même le texte du paragraphe 7, car elle serait alors saisie de nombreux amendements oraux. A son avis, la Commission ne peut se permettre de consacrer le peu de temps dont elle dispose à des questions de détail, d'où la nécessité de confier l'élaboration d'un nouveau paragraphe 7 à un groupe de travail.

9. M. MASSUD (Pakistan) dit que, avant de créer un nouveau groupe de travail, la Commission devrait étudier le texte du paragraphe 7, de façon à donner des directives au groupe de travail, à lui indiquer les défauts du texte actuel et les améliorations à lui apporter. Faute de quoi, le groupe de travail ne sera pas en mesure d'améliorer le texte qui sera à nouveau rejeté.

10. Le PRÉSIDENT déclare que, s'il n'entend pas d'objection, il considérera que la Commission convient de créer un nouveau groupe de travail composé des représentants des pays suivants : France, Inde, Pakistan, Philippines, Pologne, Sierra Leone et Suède.

11. M. DOUAY (France) rappelle que sa délégation est hostile au principe énoncé au paragraphe 7, et qu'elle ne pourrait donc apporter aucune contribution positive à l'élaboration de ce paragraphe; elle préfère donc ne pas faire partie du groupe de travail.

12. *La proposition du Président tendant à créer un groupe de travail spécial composé des délégations de l'Inde, du Pakistan, des Philippines, de la Pologne, de la Sierra Leone et de la Suède est adoptée.*

Texte proposé par le Groupe de travail spécial sur le paragraphe 8 de l'article 19 dans le document A/CONF.89/C.1/L.198

13. M. CASTRO (Mexique), présentant le texte élaboré par le Groupe de travail, dit qu'il était apparu nécessaire de préciser ce que l'on devait entendre par certains termes au sens de l'article 19, car le terme transporteur, par exemple, tel qu'il était défini à l'article premier, désigne au sens strict la personne qui conclut le contrat de transport. Il rappelle d'ailleurs les dispositions de l'article 3 qui prévoient dans une certaine mesure une exception aux définitions adoptées à l'article premier en faveur d'une interprétation générale et uniforme.

14. M. WISWALL (Libéria) et M. NSAPOU (Zaïre) indiquent qu'ils ne pourraient accepter le texte proposé en l'absence de précisions sur les termes "un autre officier du navire", car un avis ne peut être donné au radio ou à l'officier mécanicien du navire.

15. M. HERBER (République fédérale d'Allemagne) précise, en qualité de membre du Groupe de travail, que ce dernier n'a pas voulu définir les fonctions des différents officiers à bord d'un navire car elles varient d'un pays à l'autre; il a cherché à assurer au chargeur ou au destinataire la possibilité de trouver à bord du navire la personne habilitée à recevoir l'avis. Par conséquent, les

mots "un autre officier du navire" s'entendent de tous les officiers à bord, car le radio, par exemple, peut renvoyer le chargeur ou le destinataire à l'officier compétent.

16. M. MORENO PARTIDAS (Venezuela) partage le point de vue du représentant du Libéria, car le texte proposé s'écarte de la pratique à bord. Il suggère de remplacer l'expression contestée par une formule du type "ou celui qui fait fonction de maître du navire", parce qu'il serait difficile d'imaginer qu'un radio ou qu'un officier mécanicien puisse recevoir l'avis.

17. M. CASTRO (Mexique) indique que le Groupe de travail a tenu compte de la pratique. Il juge acceptable l'idée émise par le représentant du Venezuela, mais propose de l'exprimer de la façon suivante : "ou un autre officier du navire désigné par lui".

18. Pour M. NSAPOU (Zaïre), cet amendement oral a son sens, car c'est effectivement sous la responsabilité du capitaine qu'agira l'officier visé dans cette formule.

19. M. DIXIT (Inde) propose, pour identifier la personne qui remet les marchandises au transporteur, de remplacer le membre de phrase "ou à une personne agissant au nom du chargeur" par les mots "ou au chargeur ou à son mandataire agissant en son nom".

20. M. AMOROSO (Italie) pense que la suppression des mots "ou un autre officier du navire" résoudrait le problème, car il y a toujours un officier responsable du navire si le capitaine n'est pas à bord en personne. Une autre solution serait de confier au Comité de rédaction le soin de remplacer l'expression qui suscite des difficultés par une formule telle que "tout autre officier qui remplit ses fonctions".

21. M. WISWALL (Libéria), appuyé par M. KHOO (Singapour), dit que les amendements mexicain et italien risquent de susciter des difficultés au chargeur si, dans le premier cas, le chargeur remet l'avis à un officier qui n'est pas dûment habilité à cet effet (d'où nullité dudit avis) et si, dans le second, le capitaine ne se trouve pas à bord. Il propose donc le libellé suivant : "ou un autre officier ayant la charge du navire".

22. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) juge satisfaisante cette dernière proposition, mais fait observer que les dernières lignes du paragraphe à l'examen dépendent de l'issue des travaux du Groupe de travail créé pour élaborer un nouveau paragraphe 7. Si ce nouveau paragraphe 7 ne devait pas être adopté, le paragraphe 8 n'aurait plus de raison d'être.

23. M. AMOROSO (Italie) et M. CASTRO (Mexique) appuient l'amendement proposé par le Libéria.

24. Le PRÉSIDENT déclare qu'il considère que la Commission accepte l'amendement oral du Libéria tendant à ajouter les mots "ayant la charge" entre "officier" et "du navire".

25. M. AMOROSO (Italie) suggère de modifier légèrement le libellé du paragraphe en supprimant le mot "autre" devant "officier".

26. Le PRÉSIDENT dit que, comme plusieurs amendements ont été proposés, il conviendrait de charger un autre groupe de travail restreint de revoir la rédaction du nouveau paragraphe 8 de l'article 19. Ce groupe se composerait des délégations des pays suivants : Libéria, Italie, Inde et République fédérale d'Allemagne.

27. *Il en est ainsi décidé.*

_ *Nouvel article 22* bis (fin*)

28. Le PRÉSIDENT appelle l'attention sur le fait que la proposition du Groupe de travail spécial sur l'article 22 *bis* comporte deux parties et il invite la Commission à examiner en premier lieu le texte proposé au paragraphe 1.

29. M. DIXIT (Inde) présente le texte proposé par le Groupe de travail spécial constitué pour examiner le nouvel article 22 *bis* (A/CONF.89/C.1/L.206) initialement proposé par huit délégations de pays membres du CAEM qui sont parties à une convention sur l'arbitrage dans le document A/CONF.89/C.1/L.189. Or, les dispositions des articles 21 et 22 du projet de convention sont en conflit avec les dispositions de ladite convention sur l'arbitrage, qui établit des règles obligatoires pour le règlement des différends entre les pays parties, y compris les différends liés au transport de marchandises par mer. Le texte proposé énonce les trois conditions qui doivent être réunies pour que ce nouvel article s'applique : il faut que l'autre convention se rapporte spécifiquement aux points traités aux articles 21 et 22 de la présente convention, qu'elle contienne des dispositions obligatoires et que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention.

30. M. RAY (Argentine) se demande pourquoi l'article proposé s'applique exclusivement aux conventions en vigueur et non pas à celles qui pourraient être conclues à l'avenir.

31. M. MÜLLER (Suisse) dit que sa délégation a des réserves à formuler au sujet de cette nouvelle disposition en raison des traités bilatéraux que son pays a conclus avec de nombreux pays sur la reconnaissance et l'exécution des décisions judiciaires en matière civile et commerciale et craint que la nouvelle disposition n'empêche les Etats parties à de tels traités de donner effet à la convention. Il propose donc d'ajouter soit le mot "multilatérale" après "autre convention", soit le mot "expressément" après "se rapportant", car ces traités bilatéraux ne visent pas expressément les mêmes questions. Sinon il faudra que les pays parties à de tels accords bilatéraux inscrivent à la fin de la convention une clause de réserve excluant l'application de cette nouvelle disposition de la convention en ce qui les concerne.

32. M. SELVIG (Norvège) fait observer que les dispositions des articles 21 et 22 sont visées dans le nouvel article proposé parce qu'elles ont en général un simple caractère procédural, sauf le paragraphe 4 de l'article 22, où il est dit que "L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention". A son avis, donc, le nouvel article 22 *bis* doit exclure la disposition énoncée dans ce paragraphe, et l'on pourrait à cet effet ajouter les mots "à l'exception de la disposition du paragraphe 4 de l'article 22" au début du texte proposé.

33. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), parlant en qualité d'auteur de la proposition initiale, accepte la proposition de la Suisse tendant à insérer le terme "multilatérale" après "une autre convention" et celle de la Norvège tendant à ajouter dans la nouvelle disposition une mention ex-

* Reprise des travaux de la 30e séance.

cluant expressément le paragraphe 4 de l'article 22. Le Comité de rédaction pourra mettre au point la formule la plus appropriée en tenant compte de ces amendements.

34. M. BYERS (Australie), M. NILSSON (Suède) et M. KHOO (Singapour) appuient les deux amendements qui viennent d'être acceptés par la délégation de l'URSS.

35. Le PRÉSIDENT constate que la Commission approuve le texte proposé au paragraphe 1 du document A/CONF.89/C.1/L.206 avec l'amendement de la Suisse et celui de la Norvège; il incombera au Comité de rédaction d'incorporer ces amendements au texte.

36. *Il en est ainsi décidé.*

37. Le PRÉSIDENT appelle en outre l'attention de la Commission sur le paragraphe 2 du document A/CONF.89/C.1/L.206 où le groupe de travail spécial propose que le nouveau texte soit inséré dans l'article 25 en tant que paragraphe 2. Il propose à la Commission de s'en remettre également au Comité de rédaction pour ce point.

38. *Il en est ainsi décidé.*

Article premier (suite*)

Définition du terme "chargeur"

39. M. DIXIT (Inde) présente le rapport du groupe de travail spécial chargé de rechercher une définition possible du terme "chargeur", et dit que la définition proposée a été élaborée compte tenu du contexte général de l'article premier, par référence à celle du transporteur, sans ajouter ni soustraire quoi que ce soit aux droits ou aux obligations de l'un ou de l'autre énoncés dans la convention (première partie de la phrase). De plus, le texte a été rédigé de manière à couvrir toutes les situations à propos desquelles le chargeur devra être identifié, notamment celles où ce n'est pas le chargeur lui-même, mais une autre personne, qui remet les marchandises au transporteur, par exemple lorsque le fabricant a vendu des marchandises dangereuses "à l'usine" et où l'acheteur confie à un tiers le soin d'expédier les marchandises. A cet effet, le chargeur – l'acheteur – est défini comme toute personne "par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle" les marchandises sont effectivement remises au transporteur (seconde partie de la phrase).

40. M. SELVIG (Norvège) rappelle que, si les définitions du chargeur proposées antérieurement ont soulevé des difficultés, c'est parce que certaines délégations en jugeaient les conséquences déraisonnables. Le problème tient à la grande diversité des situations qui se présentent dans la pratique. Il peut se résoudre si la définition permet de circonscrire le groupe de personnes dont il faut tenir compte, mais laisse une certaine souplesse par rapport aux circonstances d'ordre pratique. Le projet de définition du chargeur figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.212 possède les qualités requises, et c'est pourquoi la délégation norvégienne l'approuve.

41. M. KACIĆ (Yougoslavie) partage l'avis exprimé par le représentant de la Norvège et approuve le projet de définition du chargeur présenté par le Groupe de travail spécial.

42. M. MARCIANOS (Grèce) fait observer qu'en anglais on a toujours entendu par chargeur "toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle" les marchandises sont remises au transporteur, comme il est dit dans la deuxième partie de la définition du groupe de travail spécial. Le problème est venu du fait qu'après avoir fait figurer le terme chargeur dans la définition du transporteur donnée à l'article premier on a voulu définir le terme chargeur lui-même. La solution obtenue est une définition qui, correcte dans sa deuxième moitié, constitue une tautologie dans sa première moitié, et à ce titre est indigne de figurer dans un texte juridique. Sans vouloir faire supprimer cette première partie de la définition proposée, la délégation grecque tient à préciser qu'elle n'est pour rien dans la rédaction d'un texte juridique contraire aux principes de la logique formelle.

43. M. BYERS (Australie) estime que la définition proposée permet d'identifier le chargeur dans les diverses situations qui se présentent dans la pratique. La délégation australienne est donc en mesure de l'approuver.

44. M. KERRY (Royaume-Uni) ne considère pas comme souhaitable ou nécessaire que la définition proposée figure dans le projet de convention, mais il ne s'y oppose pas. Pour tenir compte du fait que le contrat de transport par mer pourrait prendre effet après que les marchandises ont été remises au transporteur, il suggère de remplacer les mots "en exécution du contrat" par "en relation avec le contrat".

45. M. GUEIROS (Brésil) approuve le projet de définition présenté par le groupe de travail spécial. Toutefois, après avoir entendu l'intervention du représentant du Royaume-Uni, il se demande si celui-ci pourrait accepter un libellé où les mots "en exécution du contrat" seraient remplacés par les mots "aux fins de l'exécution du contrat".

46. Mme OLOWO (Ouganda) déclare que malgré ses imperfections, et notamment celles qu'a signalées le représentant de la Grèce, la définition du groupe de travail spécial répond à une nécessité et la délégation ougandaise l'approuve.

47. Le PRÉSIDENT souhaiterait savoir si, pour hâter les travaux et le tirage des textes nécessaires aux séances de la Conférence plénière, la Commission accepterait les amendements à la définition proposée sans que celle-ci soit renvoyée au Comité de rédaction.

48. M. DIXIT (Inde) dit que si la définition présentée par le Groupe de travail spécial et les modifications proposées sont renvoyées au Comité de rédaction, elles seront examinées en priorité.

49. M. AMOROSO (Italie) relève que dans la définition présentée par le Groupe de travail spécial le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur aux fins de l'exécution du contrat de transport. Il se demande si l'entreprise par l'intermédiaire de laquelle le chargeur envoie ses marchandises au transporteur – et par qui les marchandises sont effectivement remises au transporteur – peut être considérée comme le chargeur.

* Reprise des travaux de la 31e séance

50. M. SMART (Sierra Leone) dit à l'intention du représentant de l'Italie que, dans cet exemple, l'entreprise ne fait que remettre les marchandises au transporteur pour le compte du chargeur.

51. M. CLETON (Pays-Bas) fait savoir que la délégation néerlandaise ne peut accepter la définition présentée par le Groupe de travail spécial et ne croit pas qu'il soit possible de trouver une bonne définition du chargeur. Elle pense qu'en donnant une définition du chargeur on ne peut qu'accroître la confusion, non seulement en ce qui concerne le sens du terme chargeur lui-même, mais encore en ce qui concerne la définition du transporteur substitué. Elle ne saurait donc apporter sa contribution à l'élaboration d'un texte juridique définissant le chargeur.

52. M. POPOV (Bulgarie) dit que, pour que les travaux de la Commission ne soient pas retardés, et pour que la question soit tranchée, la délégation bulgare votera pour l'adoption de la définition présentée par le Groupe de travail spécial, lorsque cette définition sera mise aux voix.

53. M. CASTRO (Mexique) appelle l'attention de la Commission sur le fait que, à l'article premier, l'énoncé des définitions est précédé des mots "Dans la présente Convention", ce qui veut dire que les définitions énoncées le sont aux fins de la convention, ou encore qu'il s'agit de définitions visant à donner effet aux dispositions de la convention. On reconnaît que toute délégation a le droit de formuler des réserves et d'essayer d'harmoniser sa législation avec les dispositions de la convention. Si l'évolution des pratiques exige plus tard qu'on amende la définition du chargeur, rien n'empêchera de le faire. Aussi la délégation mexicaine approuve-t-elle la définition présentée par le Groupe de travail spécial.

54. Le PRÉSIDENT annonce qu'il va mettre aux voix la définition du chargeur présentée par le Groupe de travail spécial.

55. M. AMOROSO (Italie), prenant la parole sur un point d'ordre, propose que le vote sur la définition présentée par le groupe de travail spécial se déroule en deux temps. Dans un premier temps, la Commission se prononcerait sur la première partie de la définition, c'est-à-dire sur le texte suivant : "le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur". Dans un deuxième temps, elle se prononcerait sur la deuxième partie de la définition, qui pour plusieurs délégations peut prêter à confusion. Si cette deuxième partie était rejetée et la première adoptée, on disposerait tout de même d'une définition du chargeur, ce qui donnerait satisfaction aux délégations qui veulent à tout prix qu'il y en ait une à l'article premier.

56. M. SMART (Sierra Leone), prenant la parole pour un point d'ordre, fait observer que la proposition de l'Italie est une proposition orale, donc irrecevable, et que par ailleurs elle ne vise à rien d'autre qu'à proposer à la Commission de se prononcer à nouveau sur un projet de définition qu'elle a déjà rejeté. Ou bien la Commission adopte la définition du chargeur présentée par le Groupe de travail spécial, éventuellement modifiée comme l'a suggéré le représentant du Royaume-Uni, ou bien elle la rejette. Mais elle ne peut accepter la proposition de l'Italie, car elle ne mène nulle part.

57. Le PRÉSIDENT dit que la Commission reprendra cette question à la prochaine séance.

La séance est levée à 12 h 10.

34e séance

Mardi 28 mars 1978, à 14 h 25.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.34

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.4, L.48, L.74, L.117, L.122, L.123, L.184, L.211, L.212) [*suite*]

Article premier (fin)

1. Le PRÉSIDENT rapelle à la Commission que, à la fin de la séance précédente, le représentant de l'Italie a demandé que les deux parties de la définition du "chargeur" (A/CONF.89/C.1/L.212) soit mises aux voix séparément. Le représentant de la Sierra Leone ayant fait objection à cette demande, le Président mettra d'abord aux voix la motion de vote par division, conformément à l'article 37 du règlement intérieur.

2. *Par 33 voix contre 14, avec 10 abstentions, la motion est rejetée.*

3. Le PRÉSIDENT met alors aux voix la définition du "chargeur" (A/CONF.89/C.1/L.212) telle qu'elle a été modifiée par la proposition du Royaume-Uni (voir 33e séance, par.44) tendant à remplacer les mots "en exécution du contrat" par "en relation avec le contrat".

4. *Par 36 voix contre 10, avec 12 abstentions, la proposition, ainsi modifiée, est adoptée.*

5. M. POPOV (Bulgarie) dit que sa délégation a voté en faveur de la définition proposée, mais continue de la considérer comme une énigme juridique.

6. M. KACIĆ (Yougoslavie) dit que, compte tenu de la définition du "chargeur" qui a été adoptée et pour éviter toute ambiguïté, sa délégation propose d'ajouter, à

l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 15, l'établissement principal du chargeur. La Commission voudra peut-être soumettre cette suggestion au Comité de rédaction.

7. Le PRÉSIDENT dit que, vu le peu de temps dont dispose la Commission, il ne peut pas accepter d'amendement oral au stade actuel des travaux. La question pourrait, le cas échéant, être soulevée en plénière.

Titre de la Convention

8. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner l'amendement au titre de la Convention présenté par la délégation de l'URSS (A/CONF.89/C.1/L.74).

9. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), présentant l'amendement A/CONF.89/C.1/L.74, dit que sa délégation estime que le titre actuel est trop large, car le projet de convention ne traite pas de toutes les questions relatives au transport de marchandises par mer. Elle propose donc, comme solution possible, le titre suivant : "Convention portant unification de certaines règles relatives au transport des marchandises par mer".

10. M. MEGHJI (République-Unie de Tanzanie) appuie le titre actuel. Il faut penser à l'avenir et ménager la possibilité d'élargir la portée de la convention – ce qui, à ce qu'il croit comprendre, sera un des objectifs des futures conférences de révision. Un titre plus limitatif, comme celui qui est proposé, exclurait cette possibilité.

11. M. SUMULONG (Philippines) dit que, de l'avis de sa délégation, le titre actuel est bref, mais complet. Il ne peut donc pas appuyer la proposition soviétique.

12. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) dit que sa délégation estime que le titre proposé par la délégation soviétique donnerait une idée plus exacte du contenu de la convention, qui ne traite pas de toutes les règles relatives au transport maritime.

13. M. CHRISTOV (Bulgarie) dit que sa délégation appuie également la proposition soviétique pour la raison donnée par le représentant de la Pologne.

14. M. GUEIROS (Brésil) fait observer qu'il est difficile pour des juristes d'inclure dans un code toutes les règles applicables au sujet traité. C'est pourquoi, dans les pays de droit romain, de nombreux codes ont été complétés et modifiés par des lois et la jurisprudence. Par conséquent, le fait que la convention ne traite pas de toutes les règles n'est pas une raison suffisante pour en changer le titre. Un titre plus restrictif du type suggéré pourrait avoir pour conséquence la création de règles parallèles par les cours de justice et les tribunaux d'arbitrage. M. Gueiros est donc favorable au maintien du titre actuel, qui indiquera l'étendue du sujet dont traite la convention, même si les règles qu'elle contient ne sont pas exhaustives.

15. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que sa délégation retire son amendement, puisque celui-ci n'a pas obtenu l'appui de la majorité.

16. Le PRÉSIDENT invite ensuite la Commission à examiner l'amendement au titre de la Convention proposé par la délégation de la Turquie (A/CONF.89/C.1/L.184).

17. M. ÖZERDEN (Turquie) dit que sa délégation propose de modifier le titre de la Convention comme suit : "Convention sur le transport de marchandises par mer entre ports de deux Etats différents". Les raisons de cette proposition sont données dans le document A/CONF.89/C.1/L.184.

18. M. GUEIROS (Brésil) propose de modifier le titre de la Convention de la manière suivante : "Convention sur le transport international de marchandises par mer". Ce titre serait plus concis que celui proposé par la délégation turque et serait également conforme aux titres des autres conventions.

19. M. CASTRO (Mexique) appuie cette proposition.

20. Le PRÉSIDENT dit qu'il ne peut pas accepter de propositions orales au stade actuel. Notant qu'aucun membre de la Commission n'a appuyé la proposition turque, il considère qu'elle est rejetée.

Article 5, paragraphes 1 à 4 (suite*); *article 6, paragraphes 1 et 3* (suite**); *article 8* (fin**); *et article 26*

21. Le PRÉSIDENT dit que le texte révisé des paragraphes 1 à 4 de l'article 5, paragraphes 1 et 3 de l'article 6, de l'article 8 et de l'article 26 (A/CONF.89/C.1/L.211) est le résultat d'un compromis général obtenu après des négociations longues et délicates menées par le Groupe consultatif qui a été créé à la suite des débats tenus par la Conférence plénière et par la Commission. Le Groupe consultatif était composé de représentants de chaque groupe régional, qui ont consulté les autres membres de leur groupe avant d'exprimer leur point de vue. Dans cette mesure, par conséquent, le compromis traduit le sentiment général de tous les membres de la Conférence.

22. En ce qui concerne plus particulièrement les articles 5, 6 et 8, qui contiennent les grands principes sur lesquels repose la convention, le Président signale tout d'abord que, dans le texte français, à l'alinéa *a* du paragraphe 4 de l'article 5, le mot "chargeur" doit être remplacé par le mot "transporteur". La règle de base concernant la responsabilité en cas d'incendie a été maintenue, mais la responsabilité du transporteur a été étendue aux cas où les pertes, dommages ou retards à la livraison résultent de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires dans l'adoption de toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences (sous-alinéa ii de l'alinéa *a* du paragraphe 4).

23. A l'article 6, le double critère du poids et de l'unité de chargement a été pris comme base pour fixer les limites de la responsabilité. Le droit de tirage spécial (DTS), tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international, a été choisi comme unité de compte (article 26).

24. L'article 8 introduit une modification importante en stipulant que le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur seulement.

25. Le dernier paragraphe du document A/CONF.89/C.1/L.211 contient une déclaration selon laquelle la

* Reprise des travaux de la 10e séance.
** Reprise des travaux de la 13e séance.

responsabilité du transporteur en vertu de la convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie que, en règle générale, la charge de la preuve incombe au transporteur, mais, dans certains cas, les dispositions de la convention modifient cette règle.

26. Comme les questions de principe ont déjà été examinées en détail, le Président propose que la Commission passe au vote.

27. M. MONTGOMERY (Canada), expliquant son vote avant le vote conformément à l'article 36 du règlement intérieur, dit que sa délégation ne peut pas accepter la proposition de compromis et, et particulier, la version révisée de l'article 6 (Limites de la responsabilité) et de l'article 8 (Déchéance du droit de limiter la responsabilité), qui, à son avis, n'établissent pas un équilibre satisfaisant entre les intérêts des chargeurs, d'une part, et ceux des transporteurs, de l'autre. Elle aurait pu appuyer le texte de la CNUDCI ainsi que la proposition de compromis, s'il y avait eu une augmentation appropriée des limites de la responsabilité calculées en DTS. Mais le Groupe consultatif a rejeté une telle augmentation. La délégation canadienne estime aussi que les questions économiques qui sont à la base du régime juridique n'ont pas été suffisamment étudiées. Elle votera donc contre la proposition.

28. M. SUMULONG (Philippines) fait observer que le paragraphe 4 de l'article 6 du texte de la CNUDCI (paragraphe 3 de la variante du texte de la CNUDCI) ne figure pas dans le texte de compromis.

29. M. VIGIL-TOLEDO (Pérou) dit que sa délégation, tout en reconnaissant les efforts déployés par le Groupe consultatif pour arriver à une solution de compromis, ne peut pas appuyer le texte des paragraphes 1 et 4 de l'article 5 proposé dans le document A/CONF.89/C.1/L.211. En raison de sa condition de pays en développement et de sa situation géographique, le Pérou estime que le développement de sa flotte marchande présente pour lui un intérêt vital. Le texte proposé ne sert pas bien ses intérêts.

30. Tout d'abord, le texte ne contient pas de clause d'exonération pour faute nautique. Cette omission peut se justifier, d'un point de vue strictement théorique, pour des raisons de cohérence juridique, car la règle générale veut que le commettant soit responsable de la faute de ses préposés. Toutefois, les conséquences économiques d'une telle omission pour les pays en développement comme le Pérou semblent avoir été négligées. En outre, il paraît illogique, du même point de vue juridique, de faire une exception, en cas d'incendie, en faveur du transporteur; il aurait été certainement plus logique d'admettre l'exonération pour faute nautique et d'inclure la question de l'incendie dans les règles générales relatives à la responsabilité.

31. En outre, les dispositions proposées entraîneraient une modification du partage des risques qui se traduirait par une augmentation de l'assurance de responsabilité par rapport à l'assurance sur facultés; or, l'assurance sur facultés peut être contractée au Pérou même, alors que l'assurance de responsabilité devait être contractée à l'étranger, ce qui épuiserait les réserves du pays en devises.

32. Enfin, il faut noter que les charges imposées par des dispositions comme le paragraphe 1 de l'article 5 révisé seraient plus lourdes pour des flottes marchandes récentes comme celle du Pérou que pour des marines marchandes technologiquement avancées et bien rôdées.

33. M. DIOP (Sénégal) voudrait avoir des éclaircissements sur l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 6 du texte proposé, qui lui paraît contradictoire dans la mesure où il est question, d'une part, d'un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard et, d'autre part, du montant total du fret payable en vertu du contrat de transport des marchandises.

34. M. SELVIG (Norvège) dit, en réponse au représentant du Sénégal, que l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 6 du texte de la CNUDCI comportait un blanc, où devait être inséré un chiffre représentant un multiple du fret payable, suivi de deux variantes, qui avaient été introduites provisoirement en attendant qu'une décision soit prise sur la question de savoir si, en cas de retard à la livraison, les limites de la responsabilité devaient être fondées sur le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard ou sur le fret payable en vertu du contrat de transport. Lors de l'élaboration du document A/CONF.89/C.1/L.211, on a proposé de limiter la responsabilité à un montant équivalent à deux fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport des marchandises par mer; on a décidé par la suite que le multiple du fret payable pour les marchandises ayant subi le retard devait être fixé à deux et demi au lieu de deux.

35. M. CLETON (Pays-Bas) dit que sa délégation est prête à appuyer les textes proposés dans le document A/CONF.89/C.1/L.211, dans un esprit de conciliation qu'il espère trouver chez d'autres délégations, y compris chez celles qui estiment que le compromis proposé ne répond pas à leurs besoins.

36. Sa délégation, comme la délégation philippine, se demande si ce n'est pas par inadvertance que le paragraphe 4 a été omis dans le texte de l'article 6.

37. M. VIS (Secrétaire exécutif de la Conférence) dit que le document A/CONF.89/C.1/L.211 ne contient que les dispositions à examiner en vue de parvenir à des textes de compromis pour les articles en question.

38. M. REISHOFER (Autriche) regrette que, pour les raisons exposées par les représentants du Canada et du Pérou, sa délégation ne puisse pas appuyer le texte proposé dans le document A/CONF.89/C.1/L.211. Il ajoute qu'elle était opposée, dès le début, au renversement de la charge de la preuve en cas d'incendie.

39. M. MASSUD (Pakistan) dit que sa délégation apprécie beaucoup les efforts qui ont été faits pour arriver aux textes de compromis présentés dans le document A/CONF.89/C.1/L.211. Bien que certaines délégations ne soient pas satisfaites, il est clair que les propositions soumises à la Commission laissent encore le transporteur dans une position favorable. La délégation pakistanaise pense qu'il y a une anomalie dans le texte proposé pour l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 6, car en cas de retard subi par la totalité des marchandises couvertes par un contrat de transport, la responsabilité du transporteur ne serait pas plus grande qu'en cas de

retard subi par les deux cinquièmes seulement des marchandises couvertes par le contrat.

40. M. BENTEIN (Belgique) dit que sa délégation regrette que les dispositions proposées ne contiennent pas de clause relative à l'exonération pour faute nautique et trouve que les arguments avancés à l'appui de cette exclusion ne sont pas convaincants. Néanmoins, sa délégation est prête à accepter la solution de compromis proposée dans le document A/CONF.89/C.1/L.211, dans l'espoir qu'il sera possible d'élaborer une convention acceptable pour la majorité des Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et de garantir ainsi la sécurité juridique du chargeur et du transporteur. Même s'il en résulte pour certains pays des augmentations plus fortes que prévues dans le coût du transport, ces dépenses seront assumées par la communauté des chargeurs tout entière, qui doit être prête à payer ainsi le prix de sa sécurité juridique. La délégation belge s'associe aux remarques du représentant des Pays-Bas concernant la nécessité d'un compromis et elle espère que la Commission examinera sérieusement la possibilité d'inclure dans l'Acte final une déclaration d'intention relative au paragraphe 1 de l'article 5.

41. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation peut appuyer la solution de compromis proposée. Il se demande toutefois s'il serait encore possible pour la Commission d'examiner des questions d'ordre technique ou rédactionnel relatives aux textes en question, étant entendu que ces textes ne seraient pas modifiés quant au fond.

42. Le PRÉSIDENT dit que, selon la procédure qu'il envisage de suivre, la Commission devrait voter sur l'ensemble des textes de compromis contenus dans le document A/CONF.89/C.1/L.211, ce qui entraînerait le retrait automatique de toutes les autres propositions relatives aux dispositions en question. Malgré le manque de temps, il essaiera, dans la mesure du possible, de permettre aux délégations qui le désirent de faire des observations sur les textes de compromis, à condition qu'aucun amendement de fond ne soit présenté.

43. M. CARRAUD (France) dit que, bien que sa délégation ne soit pas entièrement satisfaite du texte de la CNUDCI, elle était prête à l'appuyer dans un esprit de compromis; elle est prête également à accepter les textes actuellement proposés, qui sont le résultat d'un effort de compromis louable, notamment de la part de pays qui, à la différence de la France, ne comptent pas à la fois des chargeurs et des transporteurs parmi leurs ressortissants. Bien qu'un consensus paraisse improbable, il est clair que les membres de la Commission ont trouvé un terrain d'entente – ce qui prouve leur désir de parvenir à un accord international sur le plus grand nombre de points possible.

44. Du point de vue rédactionnel, la délégation française pense qu'il y a un manque de concordance, à l'alinéa *a* du paragraphe 4, entre la formule "si le demandeur prouve que", utilisée au sous-alinéa i, et l'expression "dont le demandeur prouve qu'ils", utilisée au sous-alinéa ii.

45. M. PORTELA (Argentine) dit que, tout en mesurant l'étendue des difficultés auxquelles le Groupe consultatif a dû faire face, sa délégation partage néanmoins les critiques formulées par la délégation péruvienne à l'égard des textes de compromis proposés, notamment du paragraphe 1 de l'article 5, et ne peut appuyer les propositions figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.211.

46. M. BYERS (Australie) estime que les textes proposés peuvent être considérés comme satisfaisants dans l'ensemble, compte tenu de la diversité des intérêts en jeu. Sa délégation est prête à appuyer ces propositions.

47. M. EYZAGUIRRE (Chili) dit que sa délégation apprécie les efforts que le Président et le Groupe consultatif ont faits pour concilier les différents points de vue lors de l'élaboration des textes de compromis, bien que, à son avis, le texte de la CNUDCI représente lui-même un compromis entre tous les aspects de la révision des Règles de La Haye. Les textes dont la Commission est maintenant saisie comportent, toutefois, certaines incohérences. Ainsi, tout en reconnaissant qu'il était difficile de déterminer les limites financières de la responsabilité tant que les dispositions générales relatives à la responsabilité étaient encore à l'étude, la délégation chilienne estime que, compte tenu des amendements apportés par la suite à ces dispositions – par exemple en ce qui concerne la charge de la preuve en cas d'incendie –, les montants actuellement proposés sont trop bas. En outre, la suppression des alinéas *b* et *c* du paragraphe 1 de l'article 8 aurait des conséquences extrêmement fâcheuses pour le chargeur. Par conséquent, la délégation chilienne n'appuiera pas les propositions contenues dans le document A/CONF.89/C.1/L.211.

48. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que si sa délégation a appuyé les propositions dont la Commission est maintenant saisie, c'est dans un esprit de coopération et parce qu'elle est convaincue que ces propositions sont bonnes. Elle estime néanmoins que les textes auraient pu être encore améliorés par l'inclusion d'une réserve ou d'une condition relative à la faute nautique. M. Burguchev demande que ses observations soient consignées dans le rapport.

49. Le PRÉSIDENT dit que les remarques du représentant de l'Union soviétique seront consignées dans le compte rendu analytique de la séance.

50. Il invite les membres de la Commission à proposer, s'ils le désirent, des amendements d'ordre rédactionnel aux dispositions figurant dans le "texte de compromis global".

51. M. AMOROSO (Italie) propose de remplacer, à la fin de l'alinéa *b* du paragraphe 4 de l'article 5 du texte révisé, les mots "un demandeur" par "le demandeur" et de supprimer les mots "selon le cas", car le rapport de l'expert chargé de l'enquête doit être mis, sur demande, à la disposition à la fois du transporteur et du demandeur, afin que ceux-ci soient parfaitement au courant de la situation.

52. *Il en est ainsi décidé.*

53. M. GORBANOV (Bulgarie) dit que sa délégation souhaiterait que les mots "aux fins de l'exonération de responsabilité" soient insérés après les mots "la charge de la preuve", dans la deuxième phrase du texte que l'on propose d'inclure dans le rapport de la Première Commission à la Conférence plénière (A/CONF.89/C.1/L.211, page 3).

54. M. MALELA (Zaïre) estime que la proposition de la Bulgarie touche une question de fond et non pas de rédaction, et qu'en conséquence elle remettrait en question le compromis global qui a été négocié.

55. M. GORBANOV (Bulgarie) déclare que, puisqu'on considère que la proposition de sa délégation touche une question de fond, il la retire.

56. M. KHOO (Singapour) félicite le Président pour le texte contenu dans le document A/CONF.89/C.1/L.211, qui réussit à concilier des points de vue divergents. Il rappelle à tous ceux qui espéraient progresser plus rapidement qu'il faut procéder par étapes. Ce qui a été obtenu représente une amélioration modeste, mais néanmoins importante par rapport au régime actuel. Un compromis ne peut pas satisfaire tout le monde. La délégation singapourienne accepte, par conséquent, le compromis global proposé dans ledit document.

57. M. SMART (Sierra Leone) remercie le Président de ses efforts pour parvenir à un règlement. Il y a dans le compromis global de nombreux aspects qui ne sont pas conformes aux intérêts de son pays, mais la Conférence traite de questions qui susciteront inévitablement des conflits d'intérêts, et tout compromis exige des concessions. Le maintien du régime actuel créerait de nouvelles difficultés pour les chargeurs, alors que l'adoption de la convention n'aggravera pas leur situation et pourra même l'améliorer un peu. La délégation de la Sierra Leone est prête à accepter le compromis global dans l'intérêt de l'entente internationale, tout en espérant que, quand le moment viendra de réviser la convention, les intérêts du chargeur seront mieux pris en compte.

58. Comme le représentant du Canada, M. Smart estime que les limites de la responsabilité établies à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 6 du texte proposé ne sont pas très satisfaisantes. Sans proposer d'amendement oral, il pense qu'il serait souhaitable d'augmenter légèrement le nombre d'unités de compte prévu à cet alinéa.

59. En ce qui concerne l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 6, M. Smart n'a pas bien compris l'explication donnée par le représentant de la Norvège en réponse à la demande d'éclaircissements formulée par le représentant du Sénégal, et il se heurte à des difficultés qui peuvent être illustrées par l'exemple suivant : si un fret de 1 000 dollars des Etats-Unis a été payé pour l'expédition de marchandises qui ont ensuite subi un retard considérable, le montant de l'indemnité que le destinataire recevra pour le retard sera-t-il de 1 000 dollars ou de 2 500 dollars des Etats-Unis ? S'il est de 1 000 dollars des Etats-Unis, il y a une erreur à l'alinéa *b* du paragraphe 1, qui dit que le destinataire aura droit à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Les auteurs du texte pensaient certainement au cas des expéditions fractionnées, dans lequel certains navires arrivent à la date prévue, tandis que d'autres sont en retard. Dans un cas de ce genre, si le connaissement indique le montant total du fret, la responsabilité du transporteur pour les marchandises ayant subi le retard serait évaluée au prorata du fret payé pour l'expédition de ces marchandises. En cas d'expédition unique, la situation serait différente.

60. M. HENNI (Algérie) félicite le Président de ses efforts pour mettre au point un texte compromis. Parmi les arguments avancés à l'encontre de ce texte, ce sont ceux du représentant du Pérou auxquels sa délégation a été le plus sensible, car l'Algérie est un pays de chargeurs qui s'efforce de développer sa marine marchande, dont le tonnage dépasse actuellement 1,5 million de tonnes de port en lourd. Toutefois, la délégation algérienne est fermement convaincue que les intérêts globaux du tiers monde doivent l'emporter sur les intérêts d'un pays particulier. Elle demande donc aux délégations du Pérou et des autres pays d'Amérique latine d'accepter la solution de compromis, qui sert les intérêts à long terme de l'ensemble du tiers monde. Elle aurait préféré un texte de compromis plus complet, mais elle sait qu'aucun compromis ne peut être entièrement satisfaisant et elle est prête, par conséquent, à appuyer pleinement les propositions soumises à la Commission.

61. M. CASTRO (Mexique) reconnaît que les limites de la responsabilité proposées dans le texte de la CNUDCI étaient beaucoup plus élevées et que l'article 8 de ce texte tenait mieux compte du désir légitime des pays en développement d'améliorer les conditions de vie de leur population; mais il pense qu'une opposition obstinée au compromis ne servirait qu'à maintenir le régime actuel, qui n'est certainement pas plus juste que la solution actuellement offerte. Sa délégation appuie donc le texte de compromis et s'associe à la délégation algérienne pour demander aux pays en développement de faire passer leurs intérêts nationaux après ceux de l'ensemble du tiers monde.

62. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur le texte des articles contenus dans le document A/CONF.89/C.1/L.211, tel qu'il a été modifié par le représentant de l'Italie.

63. *Par 64 voix contre 3, avec 9 abstentions, le texte des articles contenus dans le document A/CONF.89/C.1/L.211, tel qu'il a été modifié, est adopté.*

Article 5, paragraphes 5 à 7 (suite)

64. Le PRÉSIDENT dit que les paragraphes 5 à 7 ne sont pas inclus dans le texte de compromis contenu dans le document A/CONF.89/C.1/L.211 et peuvent, par conséquent, faire l'objet d'amendements. Il invite la Commission à examiner d'abord les amendements au paragraphe 5 de l'article 5 proposés par la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.4), l'URSS (A/CONF.89/C.1/L.117) et Maurice (A/CONF.89/C.1/L.122).

65. M. MARCIANOS (Grèce), présentant la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.4, dit que la Commission devrait prévoir la possibilité pour le transporteur et le chargeur de conclure des accords spéciaux en cas de transport d'animaux vivants, car les conditions de ce genre de transport sont trop diverses pour être traitées dans le cadre d'une règle générale.

66. M. MUCHUI (Kenya) et M. SANYAOLU (Nigéria) se déclarent opposés à cette proposition.

67. Le PRÉSIDENT constate qu'aucun membre de la Commission ne s'est prononcé en faveur de la proposition de la Grèce et considère, par conséquent, que cette proposition a été rejetée.

68. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que la deuxième partie du paragraphe 5 n'a pratiquement aucun sens, car si le

transporteur établit que le dommage résulte de risques particuliers, il prouve *ipso facto* qu'il n'est pas en faute. Sa proposition (A/CONF.89/C.1/L.117) consiste donc à supprimer entièrement les mots "et que, dans les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourraient être attribués à de tels risques" et à remplacer les mots "ainsi causé" par les mots "causé par de tels risques".

69. M. POPOV (Bulgarie) et M. MARCIANOS (Grèce) appuient la proposition soviétique.

70. Le PRÉSIDENT dit que, puisque la proposition soviétique n'a pas été appuyée par d'autres délégations, il considérera qu'elle a été rejetée.

71. M. BOOLELL (Maurice) retire la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.122. Par conséquent, il retire également sa proposition sur l'article 7 (A/CONF.89/C.1/L.135), qui dépendait de la décision prise sur la précédente (voir 14e séance, par.2).

72. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner ensuite les amendements au paragraphe 6 proposés par la Bulgarie (A/CONF.89/C.1/L.48) et l'URSS (A/CONF. 89/C.1/L.117).

73. M. GORBANOV (Bulgarie) dit que la proposition de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.48) tendant à supprimer les mots "ou de mesures raisonnables prises pour sauver" aurait pour effet d'éliminer la distinction entre les mesures prises pour sauver des vies et les mesures prises pour sauver des biens. La référence à des mesures "raisonnables" placerait le transporteur dans une situation impossible en l'obligeant à décider, en cas d'urgence, si les mesures qu'il propose de prendre pour sauver des biens, conformément à son devoir, seront effectivement jugées raisonnables.

74. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que la proposition de sa délégation (A/CONF.89/C.1/L.117) tendant à supprimer le mot "raisonnables" au paragraphe 6 est fondée sur des considérations analogues : ce mot créerait des problèmes dans les cas où un navire est en difficulté et où des vies humaines et des biens sont également en danger. C'est au capitaine qu'il incomberait de déterminer si les mesures qu'il se propose de prendre sont raisonnables, sachant qu'il pourrait être tenu pour responsable si ces mesures n'étaient pas jugées raisonnables. Il faut appliquer un seul critère – c'est-à-dire il faut considérer uniquement si la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou des biens en mer.

75. M. MARCIANOS (Grèce) appuie la proposition bulgare pour les raisons indiquées par les représentants de la Bulgarie et de l'URSS.

76. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) accueille avec satisfaction les propositions bulgare et soviétique.

77. M. SMART (Sierra Leone) dit que les auteurs du projet ont voulu protéger les marchandises contre des pertes ou des dommages résultant de mesures de sécurité déraisonnables – qui consisteraient, par exemple, à jeter sans discernement les marchandises à la mer pour essayer de capturer un serpent venimeux qui se serait échappé à bord. Sans faire de proposition formelle, M. Smart estime qu'on pourrait résoudre le problème en plaçant le mot "raisonnables" plus haut dans la phrase.

78. M. KHOO (Singapour) rappelle que la place du mot "raisonnables" n'a été décidée qu'après un très long débat à la CNUDCI. Il est partisan de maintenir le texte tel quel.

79. M. WAITITU (Kenya) et M. SANYAOLU (Nigéria) pensent, comme le représentant de Singapour, qu'il faut conserver le texte de la CNUDCI.

80. M. POPOV (Bulgarie) assure la Commission que la proposition de sa délégation n'est pas inspirée par d'autres considérations que celles qui figurent dans le document A/CONF.89/C.1/L.48. Il décide, faute d'appui, de retirer sa proposition, non sans appréhension. En effet, en se fondant sur le texte actuel, les transporteurs pourraient refuser d'aider des personnes en détresse et s'abstenir de prendre des mesures qui seraient, en fait, parfaitement raisonnables pour sauver des biens en mer.

81. M. MARCIANOS (Grèce) dit qu'en tant que représentant d'une nation dont les traditions maritimes sont séculaires il ne peut que déplorer l'abrogation d'une obligation morale qui existe depuis des siècles et qui consiste à porter secours en mer aux personnes en détresse.

82. M. PTAK (Pologne) dit que sa délégation partage pleinement les vues exprimées par le représentant de la Bulgarie.

83. Le PRÉSIDENT décide, compte tenu de la diversité des opinions exprimées, de mettre aux voix la proposition de l'URSS concernant le paragraphe 6 de l'article 5 (A/CONF.89/C.1/L.117).

84. *Par 32 voix contre 11, avec 21 abstentions, la proposition est rejetée.*

85. M. PORTELA (Argentine), se référant à l'amendement proposé par sa délégation au paragraphe 7 de l'article 5 (A/CONF.89/C.1/L.123), dit qu'en cas de perte, de dommage ou de retard à la livraison occasionné par des causes multiples il est impossible de déterminer exactement la part du préjudice imputable à la faute de la façon prévue au paragraphe 7, car cette évaluation implique un jugement de valeur. Il faudrait supprimer complètement le dernier membre de phrase à partir des mots "à condition de prouver...", ou, si ce membre de phrase est maintenu, il faudrait placer une virgule après le mot "négligence" et remplacer le reste de la phrase par les mots "le tribunal déterminant quelle proportion du préjudice est imputable aux différentes causes".

La séance est levée à 17 h 15.

35e séance

Mardi 28 mars 1978, à 17 h 15.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.35

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.58 et Corr.1, L.78, L.95, L.123, L.125, L.138, L.203, L.207, L.214) [*suite*]

Article 5 (fin)

1. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation retire l'amendement qu'elle a présenté (A/CONF.89/C.1/L.58 et Corr.1).

2. M. PALMER (Royaume-Uni) dit qu'il est prêt à retirer l'amendement du Royaume-Uni au paragraphe 7 (A/CONF.89/C.1/L.78), qui ne porte que sur la forme.

3. Le PRÉSIDENT invite les délégations à examiner l'amendement proposé par l'Argentine au paragraphe 7 (A/CONF.89/C.1/L.123).

4. M. RAY (Argentine) fait observer que le texte actuel du paragraphe 7, qui a trait aux situations dans lesquelles il existe deux causes concurrentes de préjudice et où il convient de déterminer la part de responsabilité qui incombe à chacune d'elles, revient à imposer la charge d'une preuve très difficile à établir. Faute d'une détermination précise, on peut dans certains cas soutenir l'irresponsabilité totale du transporteur. En conséquence, si l'on tient à couvrir ce type de situation, il n'y a que deux solutions : supprimer entièrement le dernier membre de phrase portant sur l'obligation de prouver le montant du préjudice imputable à la faute ou à la négligence du transporteur, ou le remplacer par le texte de la proposition argentine.

5. M. CLETON (Pays-Bas) estime que le souci du représentant de l'Argentine est justifié. En effet, si l'on compare par exemple le texte du projet de convention avec celui des autres conventions, notamment le paragraphe 5 de l'article 17 de la Convention CMR sur le transport international de marchandises par route[1], on constate que la rédaction du dernier instrument est beaucoup plus mesurée. Il faut reconnaître qu'il est difficile au transporteur de prouver le montant exact du préjudice qui n'est pas imputable à une faute de sa part et il est préférable que ce soit le tribunal qui établisse la part de responsabilité qui revient à chacune des causes concurrentes qui ont contribué à la perte ou au dommage. En conséquence, le représentant des Pays-Bas se prononce pour l'amendement de l'Argentine ou, à défaut, pour l'adoption d'un texte analogue à celui du paragraphe 5 de l'article 17 de la Convention CMR sur le transport international de marchandises par route.

6. M. SUCHORZEWSKY (Pologne), appuyé par M. MÜLLER (Suisse) et M. KACIĆ (Yougoslavie), se prononce également pour la proposition de l'Argentine, qui est raisonnable et conforme aux besoins de la pratique.

7. M. BYERS (Australie) ne peut partager cette opinion. En cas de causes concurrentes de dommage, la seule solution est celle du texte actuel, car le transporteur est seul en mesure d'indiquer la part exacte de responsabilité qui lui revient. L'amendement proposé par l'Argentine revient à imposer indirectement au chargeur la charge d'une preuve qu'il ne peut obtenir. En conséquence, le représentant de l'Australie se prononce contre l'amendement de l'Argentine.

8. M. CHRISTOV (Bulgarie) estime que la proposition de l'Argentine est équitable et fondée; elle reprend une clause qui existe déjà dans d'autres conventions en matière de transports et répond ainsi au but essentiel du projet de convention, qui est d'harmoniser les divers instruments en matière de transports. Le représentant de la Bulgarie appuie cette proposition.

9. M. RAY (Argentine), répondant aux objections formulées par le représentant de l'Australie, fait observer que le paragraphe 7 part de l'hypothèse que deux éléments simultanés ont contribué au dommage et que le chargeur ne dispose d'aucune preuve quant à la part de responsabilité du transporteur. L'objet de la proposition argentine est simplement de clarifier la situation en confiant au tribunal le soin de déterminer la part exacte de responsabilité de chacun des facteurs. Il ne s'agit pas d'imposer des obligations particulières au chargeur ou au destinataire.

10. M. SELVIG (Norvège) s'associe aux observations du représentant de l'Australie. Il souligne que le type de situation visée au paragraphe 7 de l'article 5 peut se rencontrer dans la pratique et que même si l'on supprime le dernier membre de phrase il faudra régler, en se fondant sur la législation nationale, la part du dommage qui est due à la négligence du transporteur et celle qui résulte d'autres causes.

11. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) fait siennes les objections des représentants de l'Australie et de la Norvège. Il estime que le texte actuel du paragraphe 7 a été élaboré avec soin et correspond à la situation juridique qui prévaut dans nombre de pays. Il serait donc regrettable de supprimer le dernier membre de phrase ou de le modifier.

12. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) se prononce également pour le maintien du texte actuel du paragraphe 7.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 399, p. 189.

13. Le PRÉSIDENT met aux voix l'amendement de l'Argentine (A/CONF.89/C.1/L.123).

14. *Par 35 voix contre 14, avec 9 abstentions, l'amendement est rejeté.*

15. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à examiner la proposition des Etats-Unis et de Singapour (A/CONF.89/C.1/L.126) tendant à ajouter un nouveau paragraphe 8 à l'article 5.

16. M. HONNOLD (Etats-Unis d'Amérique) dit que la proposition des Etats-Unis et de Singapour, qui tend à définir avec plus de précision le sens de l'expression "préposés ou mandataires du transporteur", peut paraître évidente, et, partant, inutile à certaines délégations, étant donné que, dans la plupart des pays, la législation dispose déjà qu'un transporteur qui confie l'exécution d'une partie des obligations découlant du contrat de transport à une société indépendante, telle qu'une entreprise de manutention (*stevedoree*), ne peut éluder la responsabilité qui lui incombe dès lors qu'il a pris les marchandises en charge au sens de l'article 4, en invoquant le fait que cette société n'est pas son mandataire. Cette doctrine est celle qui a trouvé son expression à l'article 10 du projet de convention, article qui vise les situations où l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci a été confiée à un transporteur substitué. Néanmoins, dans certaines jurisprudences, il peut y avoir un doute du fait que les entreprises de manutention ne sont pas considérées comme des mandataires du transporteur, mais comme des entrepreneurs indépendants. La délégation des Etats-Unis tient à signaler qu'à son avis ces jurisprudences sont incompatibles avec la structure de la convention et avec le principe fondamental de l'uniformisation des divers systèmes juridiques. C'est pourquoi elle a proposé d'ajouter un paragraphe supplémentaire à l'article 5 et elle espère que de nombreuses délégations appuieront cette proposition dans un souci de clarté et d'harmonisation.

17. M. SELVIG (Norvège) partage l'opinion du représentant des Etats-Unis. Selon l'interprétation de la délégation norvégienne, l'expression "préposés ou mandataires" du transporteur devrait s'entendre dans la convention de toutes les personnes dont le transporteur utilise les services pour l'exécution du transport ou du contrat de transport et, par conséquent, elle ne voit pas de difficultés à interpréter cette expression dans le sens de la proposition des Etats-Unis. Néanmoins, cette expression est employée non seulement dans l'article 5, mais dans de nombreux autres articles du projet de convention, ce qui peut créer des difficultés. En particulier, à l'article 4, dont il est fait mention dans la proposition, il est question, au paragraphe 3, non seulement des préposés ou des mandataires du transporteur mais de ceux du destinataire; on peut ainsi se demander s'il convient de restreindre la signification de cette expression à l'article 4. Pour éviter de tels problèmes, on peut envisager soit d'élaborer une définition qui porterait sur tous les articles de la convention et qui figurerait à l'article premier, soit d'indiquer clairement dans les actes de la Conférence que les membres de la Commission considèrent que l'expression "préposés ou mandataires du transport" s'entend de toutes les personnes dont le transporteur utilise les services.

18. M. SANYAOLU (Nigéria) souligne qu'il existe des liens étroits entre l'article 5 et les articles 6 et 8 qui ont fait l'objet d'un arrangement global adopté à une forte majorité par la Commission. La proposition des Etats-Unis a des incidences sur les limites de la responsabilité du transporteur, telles qu'elles sont exposées au paragraphe 1 de l'article 8, et va au-delà des dispositions adoptées dans l'arrangement global; par conséquent, la délégation nigériane ne saurait l'accepter.

19. M. GUEIROS (Brésil) estime que la définition des préposés ou mandataires du transporteur qui est donnée dans la proposition des Etats-Unis est trop vaste. Elle est en outre superflue étant donné l'arrangement global auquel la Commission est parvenue.

20. M. MORENO-PARTIDAS (Venezuela) estime que la proposition A/CONF.89/C.1/L.126 est intéressante; cependant, il ne faut oublier que la législation est applicable en la matière selon les pays. Ainsi, au Venezuela, une société de manutention ne saurait être considérée comme un mandataire du transporteur, au sens de la définition proposée dans l'amendement des Etats-Unis. En outre, il est exact que cette définition aurait des incidences sur d'autres articles de la convention. Or, les articles 5, 6 et 8 ayant fait l'objet d'un arrangement global, il ne paraît pas possible d'ajouter une définition de l'expression "préposés ou mandataires du transporteur" à l'article premier. Cependant, il serait utile d'indiquer dans le projet de convention que tous les actes commis par les entreprises employées par le transporteur, telles que les entreprises de manutention, engagent la responsabilité du transporteur.

21. M. MASSUD (Pakistan) dit que, selon son interprétation, l'expression "préposés ou mandataires du transporteur" comprend également les entreprises de manutention. Cependant, le représentant des Etats-Unis a souligné avec raison que, d'après certaines jurisprudences, le transporteur peut éluder la responsabilité qui lui incombe en soutenant qu'il s'agit d'une "personne indépendante" et non de ses mandataires. C'est pourquoi le représentant du Pakistan peut appuyer la proposition des Etats-Unis; en même temps, afin d'éviter toute difficulté au sujet des autres articles, il souhaiterait que la définition qu'elle contient figure à l'article premier.

22. M. SUCHORZEWSKI (Pologne) ne peut appuyer la proposition des Etats-Unis, car elle rendrait caduc l'arrangement global qui a été adopté par la Commission au sujet des articles 5, 6 et 8 (A/CONF.89/C.1/L.211), et elle créerait des problèmes d'interprétation dans d'autres articles du projet de convention. En particulier, le représentant de la Pologne appelle l'attention sur l'article 7 du projet de convention, selon lequel les préposés ou mandataires du transporteur peuvent invoquer les mêmes exonérations que le transporteur lui-même. En outre, on peut soutenir que le chargeur est également un mandataire du transporteur au sens de la définition qu'en donne la proposition des Etats-Unis.

23. M. CHRISTOV (Bulgarie) estime que la proposition des Etats-Unis devrait figurer au début de la convention, étant donné que l'expression qu'elle cherche à définir apparaît dans un grand nombre d'articles. Sous sa forme actuelle, cet amendement pourrait donner lieu

à des difficultés d'interprétation et la délégation bulgare ne peut l'appuyer.

24. M. KERRY (Royaume-Uni) déclare ne pouvoir appuyer la proposition des Etats-Unis du fait qu'elle ne couvre pas l'ensemble des articles du projet de convention. En outre, elle ne porte que sur la période d'exécution du contrat de transport et non sur les actes antérieurs au transport. Or, dans la pratique, il arrive que le transporteur fasse appel à un entrepreneur indépendant pour mettre le navire en état. Selon les jurisprudences, celui-ci pourrait être considéré comme un mandataire du transporteur ou comme une personne indépendante, ce qui serait contraire à l'objectif essentiel de la convention qui est d'instituer un régime uniforme dans toutes les législations. Enfin, dans les cas où la définition des Etats-Unis serait applicable, elle serait trop vaste puisqu'elle s'étendrait en fait à toutes les dispositions concernant le transporteur substitué. C'est aux tribunaux nationaux qu'il appartient de statuer sur chaque cas d'espèce et il est inutile d'inclure une telle définition dans la convention.

25. Mme RICHTER-HANNES(République démocratique allemande) dit que cette proposition n'est pas nécessaire pour la République démocratique allemande; la législation de ce pays considère en effet comme un "mandataire" du transporteur toute personne dont le transporteur utilise les services. En revanche, elle peut être utile pour les pays qui appliquent les règles du *common law* et elle mérite d'être appuyée, car elle va dans le sens de l'uniformisation des législations nationales en matière de transport.

26. M. VALLEJO (Colombie) ne peut accepter la proposition des Etats-Unis, étant donné qu'en Colombie les entreprises indépendantes, notamment les entreprises de manutention, sont placées sous le contrôle de l'Etat qui a le monopole de leurs services, ce qui exclut la possibilité que le transporteur puisse les choisir et encore moins les surveiller. Or, il est entendu, dans la présente convention, que la responsabilité du transporteur à l'égard des actes commis par ses mandataires n'est engagée que lorsqu'il peut les surveiller.

27. Le PRÉSIDENT, constatant qu'à l'exception de la République démocratique allemande toutes les délégations qui ont pris la parole se sont prononcées contre la proposition des Etats-Unis, considère que cette proposition est rejetée par la Commission. Il rappelle que les Pays-Bas ont présenté une proposition tendant à ajouter à l'article 5 un nouveau paragraphe (A/CONF.89/C.1/L.95) et invite les membres de la Commission à examiner cet amendement.

28. M. CLETON (Pays-Bas), expliquant l'origine de la proposition des Pays-Bas, indique que sa délégation a estimé que l'absence, dans le projet de convention, d'une disposition relative à la méthode de calcul du montant de la compensation due en cas de dommage aux marchandises constituait une lacune, et qu'elle s'est efforcée d'y remédier en proposant d'introduire une disposition analogue à celle existant dans d'autres conventions pour fixer des critères objectifs. Il est proposé de calculer le montant de la réparation d'après la valeur des marchandises au lieu et au moment où elles sont déchargées, conformément à la législation de nombreux pays. Une disposition semblable figure dans le Protocole de Bruxelles de 1968 portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles, en 1924, et le représentant des Pays-Bas pense que l'adoption de cette proposition ne devrait pas poser de problèmes.

29. M. WISWALL (Libéria) souligne que la Commission a reconnu que le transporteur est exposé à des risques accrus. Compte tenu de l'incidence qu'aurait la proposition des Pays-Bas sur les contrats d'assurance, du fait qu'elle permettrait à l'assureur de connaître exactement le montant de la réparation à verser en cas de dommage, le représentant du Libéria la juge utile et lui apporte son appui.

30. M. GUEIROS (Brésil) peut comprendre que l'on calcule le montant de la réparation d'après la valeur commerciale des marchandises ou leur cours en bourse, mais il ne voit pas comment on peut se fonder sur la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

31. M. RAY (Argentine) est favorable à la proposition des Pays-Bas, qui correspond à un principe adopté dans de nombreux pays et qui s'inspire du Protocole de 1968.

32. M. CASTRO (Mexique) fait sienne cette position.

33. M. CARRAUD (France) estime qu'il est opportun d'inclure dans la convention une méthode permettant de calculer la valeur de la perte ou du dommage subi par les marchandises en s'inspirant des critères indiqués dans le Protocole de 1968. L'expression "la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité" est certes contestable, mais elle figure aussi dans le Protocole. La délégation française peut donc appuyer l'amendement des Pays-Bas.

34. M. BYERS (Australie) déclare ne pouvoir s'y associer. Il fait observer qu'à sa connaissance la clause du Protocole qui est reprise dans cette disposition s'est révélée d'une application difficile. D'une façon générale, la délégation australienne estime que, dans la limite de la responsabilité, la réparation doit couvrir le montant total de la perte ou du dommage subi. Or, les critères indiqués pourraient conduire à une appréciation arbitraire qui ne permettrait pas au chargeur de recouvrer la totalité de sa perte.

35. M. MORENO-PARTIDAS (Venezuela) estime que le fait de prendre comme critère la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité ne devrait pas poser de problème grave, étant donné que l'on peut trouver sur le marché local des produits analogues aux marchandises considérées. Par exemple, pour certaines qualités de céréales importées, on peut prendre comme référence un aliment de base pour fixer un prix approximatif.

36. M. PTAK (Pologne) estime que la proposition des Pays-Bas est très utile; elle le sera tout particulièrement dans les cas de réparation intégrale, car faute d'une telle disposition la détermination de la valeur des marchandises pourrait donner lieu à des litiges.

37. M. SANYAOLU (Nigéria) ne peut appuyer la proposition des Pays-Bas pour deux raisons : d'une part, l'article 5 concerne uniquement le fondement de la responsabilité du transporteur; d'autre part, la proposition des Pays-Bas ne tient pas compte de tous les facteurs en jeu.

38. M. GORBANOV (Bulgarie) a également des doutes sur la possibilité d'accepter cette proposition. A son avis, il s'agit d'un problème crucial de droit civil qui donne lieu dans la doctrine à des appréciations diverses. C'est ainsi que, selon les jurisprudences, le moment retenu pour déterminer la valeur des marchandises ayant subi des dommages peut varier; il peut s'agir du moment où le dommage a eu lieu, du moment où l'action a été intentée ou même de celui où le tribunal a statué. En conséquence, la délégation bulgare estime que ce problème doit être réglé uniquement par voie d'arbitrage et par les tribunaux nationaux.

39. M. AMOROSO (Italie) pense que la proposition des Pays-Bas peut paraître inutile à première vue, car, comme l'a dit le représentant de la Bulgarie, la question qu'elle traite peut être réglée par le droit civil. Mais cette proposition a le mérite de faciliter les rapports entre le transporteur et le chargeur et de favoriser l'uniformité de la procédure de réparation. La délégation italienne peut donc l'appuyer.

40. M. BREDHOLT (Danemark) appuie la nouvelle disposition proposée par les Pays-Bas, car le Danemark, en tant qu'Etat partie au Protocole de Bruxelles de 1968, a inclus dans sa législation une disposition analogue, qui n'a créé jusqu'ici aucune difficulté. Il estime donc que cette disposition devrait faire partie de la future convention.

41. M. VALLEJO (Colombie) pourrait accepter la proposition des Pays-Bas, à condition qu'il y soit précisé que le système d'évaluation proposé ne porte pas atteinte aux limites de responsabilité déjà adoptées.

42. M. MARTONYI (Hongrie) ne peut appuyer la proposition des Pays-Bas, car la perte pécuniaire subie par le chargeur ne se réduit pas à la valeur des marchandises, mais peut comprendre d'autres éléments, tels que le fret. A son avis, la Commission a suffisamment tenu compte des intérêts des deux parties en acceptant les limites de responsabilité fondées sur le poids et l'unité de charge. Le représentant de la Hongrie s'oppose donc résolument à toute nouvelle limitation de la responsabilité qui irait au-delà des limites établies dans le compromis global.

43. M. NILSSON (Suède) appuie la disposition proposée par les Pays-Bas, qui figure déjà dans le Protocole de Bruxelles de 1968 et dans diverses législations nationales en matière de transports maritimes. A son avis, l'inclusion d'une disposition de ce genre dans la convention contribuerait à uniformiser le mode de calcul de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises.

44. M. Nilsson constate, toutefois, que le texte des Pays-Bas ne se réfère qu'au paragraphe 1 de l'article 5, alors que le mode de calcul proposé devrait également s'appliquer en cas de perte ou de dommage dû à l'incendie. Il se demande donc s'il ne faudrait pas aussi se référer au nouvel alinéa *a* du paragraphe 4 de l'article 5 adopté dans le cadre du compromis global.

45. M. CLETON (Pays-Bas) dit que sa délégation n'a pas eu l'intention de limiter sa proposition à l'hypothèse visée au paragraphe 1 de l'article 5, en excluant les pertes et dommages causés par l'incendie. Mais elle a estimé que la disposition concernant l'incendie n'était qu'un aspect particulier de la règle générale énoncée au paragraphe 1 de l'article 5. L'inclusion d'une référence à cette disposition dans le texte proposé par les Pays-Bas n'est donc qu'une question d'ordre rédactionnel.

46. Le représentant des Pays-Bas tient à dissiper les appréhensions du représentant de la Colombie en l'assurant que la proposition de sa délégation n'est nullement en contradiction avec les limites de responsabilité fixées à l'article 6. Contrairement à ce que pense le représentant de la Hongrie, cette proposition ne limiterait pas le montant de la réparation payable par le transporteur. En effet, si le fret n'est pas déjà inclus dans la valeur de la marchandise calculée aux prix du marché, il est pris en compte séparément au même titre que les autres pertes indirectes.

47. La proposition des Pays-Bas ne saurait donc affecter le compromis global. Son seul objet est de faciliter le calcul du montant de la réparation en ce qui concerne la valeur des marchandises, sans limiter en aucune façon ce montant.

48. M. SMART (Sierra Leone) ne peut appuyer la proposition des Pays-Bas, car cette proposition ne lui paraît pas à sa place à l'article 5, qui traite uniquement du fondement de la responsabilité. Elle ne serait pas davantage à sa place à l'article 6, car elle est contraire à l'esprit du compromis global. En effet, elle abaisserait les limites de responsabilité fixées dans le cadre de ce compromis, le montant de la réparation étant toujours plus faible quand il est calculé d'après la valeur des marchandises.

49. Si, toutefois, l'intention réelle de la proposition des Pays-Bas est de faciliter le calcul de la valeur des marchandises, le représentant de la Sierra Leone serait partisan de ne maintenir que la seconde phrase, qu'il juge acceptable, et de supprimer la première, qui exclut les autres dépenses résultant de la perte matérielle des marchandises, comme l'a fait observer le représentant de la Hongrie.

50. M. CLETON (Pays-Bas) fait observer que la question soulevée par le représentant de la Hongrie trouve sa réponse au paragraphe 1 de l'article 5. C'est en fonction de ce paragraphe que la proposition des Pays-Bas doit être interprétée.

51. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition des Pays-Bas (A/CONF.89/C.1/L.95).

52. *Par 28 voix contre 23, avec 15 abstentions, la proposition est adoptée.*

53. M. SELVIG (Norvège) dit qu'il a voté en faveur de la proposition des Pays-Bas, étant entendu que cette proposition concerne uniquement le calcul du montant de la réparation en ce qui concerne la valeur des marchandises et ne préjuge en aucune façon la question de savoir si le chargeur pourra obtenir également réparation pour les autres pertes et préjudices subis.

54. M. NILSSON (Suède) s'associe aux explications de vote données par le représentant de la Norvège.

55. M. NSAPOU (Zaïre) dit qu'il s'est abstenu lors du vote sur la proposition des Pays-Bas, car, selon cette proposition, le montant de la réparation est calculé d'après la valeur des marchandises au lieu et au moment où elles sont déchargées. Or, ce mode de calcul, qui est peut-être valable pour les exportations, ne l'est pas, à son avis, pour les importations, pour cette raison que la

valeur des monnaies n'est pas la même dans tous les pays. Le Comité de rédaction pourrait peut-être améliorer le texte.

Article 6 (fin)

56. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner l'amendement à l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 6 présenté par le Danemark, les Etats-Unis d'Amérique, la Finlande, l'Inde, la Norvège et la Suède sous la cote A/CONF.89/C.1/L.138.

57. M. SELVIG (Norvège) estime nécessaire, étant donné que la convention porte aussi sur des documents de transport autres que le connaissement, de préciser, à l'alinéa *a* du paragraphe 2 de l'article 6, que, si un document de transport autre qu'un connaissement indique le nombre de colis ou unités contenus dans un conteneur, une palette ou tout engin similaire utilisé pour grouper des marchandises, ce nombre doit être également pris en considération dans le calcul de la limite de responsabilité aux fins du paragraphe 1 de l'article 6. L'amendement proposé sous la cote A/CONF.89/C.1/L.138 s'inspire de la clause correspondante du Protocole de Bruxelles de 1968. Il comblerait une lacune d'autant plus grave que les documents de transport autres que le connaissement prennent une importance de plus en plus grande dans le commerce international moderne.

58. M. KHOO (Singapour), M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne), M. QUARTEY (Ghana) et M. GORBANOV (Bulgarie) appuient l'amendement A/CONF.89/C.1/L.138.

59. Le PRÉSIDENT dit que, s'il n'y a pas d'objection, il considérera que cet amendement est adopté.

60. *Il en est ainsi décidé.*

61. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner l'amendement au paragraphe 4 de l'article 6 présenté par l'Union soviétique sous la cote A/CONF.89/C.1/L.203.

62. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que l'amendement présenté par sa délégation tend à compléter le paragraphe 4 de l'article 6 en ajoutant que, lorsque la valeur des marchandises déclarée par le chargeur est inscrite au connaissement et qu'elle est supérieure à la limite de responsabilité prévue au paragraphe 1 de l'article 6, on pourra la considérer comme fixée d'un commun accord par le chargeur et le transporteur en vue d'élever la limite de responsabilité du transporteur, à condition qu'elle corresponde à la valeur réelle des marchandises. Le représentant de l'Union soviétique fait observer que cette clause se retrouve dans la Convention de Bruxelles de 1924 et correspond à la pratique de nombreux pays.

63. M. GORBANOV (Bulgarie) appuie l'amendement de l'Union soviétique. Il est tout à fait justifié de penser que, si la valeur des marchandises est mentionnée au connaissement, c'est que les parties ont voulu fixer une limite supérieure à celle prévue par la convention en ce qui concerne la responsabilité du transporteur.

64. M. MÜLLER (Suisse) ne peut pas appuyer l'amendement à l'examen. Selon le paragraphe 4 de l'article 6, le transporteur et le chargeur peuvent se mettre d'accord sur des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1 de cet article. Il serait très dangereux, du point de vue des usages commerciaux, de considérer comme un tel accord toute mention de la valeur des marchandises dans le connaissement. Il arrive souvent qu'on indique au connaissement le prix des marchandises fixé par le vendeur et l'acheteur, mais non pas la valeur convenue par le transporteur et le chargeur, et cela à des fins administratives, et notamment douanières. Or pareille mention ne signifie nullement que les parties ont l'intention de relever les limites de la responsabilité. Lorsque l'inscription au connaissement de la valeur des marchandises sera considérée en même temps comme impliquant un relèvement des limites de la responsabilité, les transporteurs demanderont un fret *ad valorem* et les chargeurs se contenteront alors de l'assurance sur facultés ainsi que des limites de la responsabilité fixées dans la convention. Considérer toute mention de la valeur des marchandises comme un accord sur des limites de responsabilité plus élevées porterait préjudice aux échanges commerciaux et serait contraire à l'intention véritable des parties.

65. Le représentant de la Suisse pourrait éventuellement accepter une règle comme celle qui figure dans la proposition mauricienne (A/CONF.89/C.1/L.127), laquelle est beaucoup plus modérée puisqu'elle n'implique qu'une présomption sauf preuve contraire.

66. M. BYERS (Australie) estime que la proposition soviétique mérite d'être attentivement examinée car elle concerne une question pratique.

67. M. CASTRO (Mexique) met l'accent sur le fait que le paragraphe 4 de l'article 6 donne aux parties la possibilité de relever les limites de la responsabilité. Cette disposition constitue donc une exception à l'application générale de la convention. Y introduire l'amendement soviétique compromettrait cette faculté de négocier librement. D'autre part, la Commission vient d'adopter une proposition qui établit un critère pour le calcul de la réparation. Qu'adviendrait-il de cette proposition si l'amendement soviétique était adopté ? A défaut d'éclaircissements convaincants, la délégation mexicaine ne pourra pas accepter l'amendement à l'examen.

68. M. NOVOA-EGUSQUÍZAR (Cuba) approuve l'amendement soviétique, car cette proposition confirme la pratique déjà généralisée selon laquelle le chargeur qui désire élever les limites de la responsabilité mentionne dans le connaissement la valeur des marchandises.

69. Le PRÉSIDENT, constatant que l'amendement de la délégation soviétique (A/CONF.89/C.1/L.203) est très proche d'un amendement de la délégation mauricienne (A/CONF.89/C.1/L.127), suggère à ces deux délégations de se consulter afin de mettre au point, séance tenante, une proposition commune.

70. *Il en est ainsi décidé.*

71. M. HENNI (Algérie), présentant l'amendement de sa délégation au paragraphe 4 de l'article 6 (A/CONF.89/C.1/L.125), précise dans quelle optique cet amendement a été conçu. L'Algérie est un pays en développement dont le commerce extérieur est plus ou moins monopolisé et qui traite avec des armateurs régis par la loi de la libre concurrence. En usant de cette

situation, les chargeurs algériens peuvent obtenir d'un armateur une limite de responsabilité supérieure à celle qu'ils obtiendraient d'un autre armateur, il faut éviter qu'il en résulte une augmentation des taux de fret. C'est dans cet esprit qu'a été rédigée la proposition algérienne.

72. Compte tenu de l'heure avancée et du retard qu'ont pris les travaux de la Commission, la délégation algérienne serait prête à retirer sa proposition si aucune autre délégation d'un pays en développement n'insistait pour qu'elle la maintienne.

73. Le PRÉSIDENT déclare que l'amendement algérien (A/CONF.89/C.1/L.125) peut être considéré comme retiré.

74. *Il en est ainsi décidé.*

Article 9 (fin*)

Paragraphe 4

75. Le PRÉSIDENT dit que le paragraphe 4 de l'article 9 figure parmi les dispositions sur lesquelles la Commission a décidé de ne pas se prononcer tant qu'elle ne connaîtrait pas le résultat de l'arrangement global. Compte tenu de cet arrangement, il apparaît maintenant que la référence à l'article 8, qui figure au paragraphe 4 de l'article 9, peut être maintenue.

76. *Le paragraphe 4 de l'article 9 est approuvé et renvoyé au Comité de rédaction.*

Article 19 (fin**)

Paragraphe 5

77. Le PRÉSIDENT précise que, si la Commission a ajourné sa décision sur le paragraphe 5, c'est que la délégation du Royaume-Uni souhaitait supprimer la notion de retard. Comme cette notion a été maintenue dans l'arrangement global (A/CONF.89/C.1/L.211), le paragraphe à l'examen n'a pas à être modifié.

78. *Le paragraphe 5 de l'article 19 est approuvé et renvoyé au Comité de rédaction.*

Paragraphe 7

79. Le PRÉSIDENT rappelle qu'un groupe de travail composé des délégations pakistanaise, philippine, polonaise, indienne, sierra-léonienne et suédoise a été constitué en vue d'améliorer le texte précédemment proposé (A/CONF.89/C.1/L.199) par un autre groupe de travail spécial qui avait pris pour point de départ une proposition pakistanaise (A/CONF.89/C.1/L.190). Le nouveau groupe de travail a mis au point un texte qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.214.

80. M. MASSUD (Pakistan), présentant ce nouveau texte au nom du Groupe de travail spécial, signale que les mots "l'événement qui a causé la perte ou le dommage s'est produit" ont été remplacés par "la perte ou le dommage s'est produit" car cet événement risque de précéder la perte ou le dommage. Dans la version anglaise, le mot "*such*" a été remplacé par "*the*" et les mots "*shall be*" ont été remplacés par "*is*" pour des raisons de style. Le Groupe de travail spécial a adopté à l'unanimité le texte proposé dans le document A/CONF.89/C.1/L.214.

81. M. DIXIT (Inde), qui a participé aux travaux du Groupe de travail spécial, estime que le principe énoncé dans le paragraphe à l'étude est à la fois juste et équitable. L'article 19 affirme d'abord le principe fondamental selon lequel le destinataire doit donner au transporteur un avis de perte ou de dommage dans un certain délai pour pouvoir, le cas échéant, intenter ultérieurement une action contre lui. Tous les systèmes de droit connaissent ce principe. Il n'est que logique que, pour leur part, les chargeurs désirent avoir la certitude, une fois les marchandises livrées, que leur responsabilité n'est pas mise en cause. C'est dans cette intention qu'a été conçue la disposition à l'examen. Dans un délai de 90 jours après la date à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou après la date de la livraison des marchandises, le transporteur doit aviser le chargeur de tout dommage ou perte. L'absence d'un tel avis ne constitue qu'un commencement de preuve. Quant au délai de 90 jours, le Groupe de travail spécial a considéré qu'il était raisonnable pour donner l'avis en question, compte tenu des circonstances de chaque cas.

82. M. MORENO-PARTIDAS (Venezuela) rappelle que la Commission a déjà approuvé le principe selon lequel une action ne peut être intentée que si l'avis dont il est question dans le paragraphe à l'examen a été dûment donné. La délégation vénézuélienne considère que ce principe est juste mais que le texte mis au point par le Groupe de travail spécial n'est pas entièrement satisfaisant. Lorsque le transporteur avise le chargeur, dans le délai voulu, qu'il lui adressera une réclamation, il doit apporter la preuve qu'il a subi une perte ou un dommage dû à la faute ou à la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires. Passé ce délai, il est présumé que le transporteur n'a subi aucun préjudice de ce genre et c'est aussi au transporteur qu'il incombe d'apporter la preuve qu'il en a subi un. La situation du transporteur est en définitive la même, qu'il envoie ou non l'avis dans le délai fixé. Or, le principe dont s'inspire le paragraphe à l'examen fait de l'envoi de l'avis une condition *sine qua non* pour qu'une action puisse être intentée. Telle qu'elle est maintenant rédigée, la disposition en question ne rend pas bien compte de ce principe.

83. M. KALPIN (Union des Républiques socialistes soviétiques) rappelle que, pour sa délégation, la règle énoncée dans le paragraphe à l'examen ne doit pas être ajoutée à l'article 19. Le Groupe de travail spécial semble être allé beaucoup trop loin dans la protection des droits du chargeur. En réalité, la règle énoncée dans le nouveau texte proposé se retournerait contre le chargeur; elle risque de porter atteinte à la règle générale de la responsabilité du chargeur, énoncée à l'article 12. En effet, cette dernière disposition n'établit pas une présomption de faute ou de négligence de la part du chargeur; elle présume au contraire que le chargeur n'est pas responsable, la charge de la preuve incombant au transporteur. Au contraire, dans le paragraphe à l'examen, on présume qu'il n'y a aucune perte ou aucun dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur si le transporteur n'en a pas donné avis au chargeur dans un délai de 90 jours. Il existe donc une certaine incohérence entre ces deux dispositions. Selon l'article 12, la présomption d'absence de faute du chargeur commence dès la constatation du dommage, indé-

* Reprise des travaux de la 15e séance.
** Reprise des travaux de la 33e séance.

pendamment de tout avis du transporteur, tandis que cette présomption ne commence qu'après un délai de 90 jours et à défaut d'avis, selon le paragraphe à l'examen. Il est manifeste que cette dernière règle n'est pas à l'avantage du chargeur. C'est pourquoi, de l'avis de la délégation soviétique, le paragraphe 7 de l'article 19 ne se justifie pas.

84. M. KHOO (Singapour) appuie le texte proposé par le Groupe de travail spécial, qui a subi d'importantes améliorations par rapport aux textes précédents. Contrairement au représentant de l'Union soviétique, le représentant de Singapour ne voit aucune contradiction entre l'article 12 et le nouveau paragraphe proposé. L'article 12 énonce le principe général de la responsabilité du chargeur, tandis que ce paragraphe ne concerne que la question de l'avis de perte ou de dommage qui doit lui être donné. Cette nouvelle disposition répond aux paragraphes 1 et 2 de l'article 19. Aucune des délégations qui se sont déclarées opposées au paragraphe 7 de l'article 19 n'a critiqué la règle figurant aux paragraphes 1 et 2 de cette disposition. Il est difficile de comprendre ce qui rend difficile l'acceptation d'une règle semblable en faveur du chargeur. Pour sa part, la délégation singapourienne appuie vigoureusement le texte proposé par le Groupe de travail spécial et estime qu'il n'est même pas nécessaire de renvoyer ce texte au Comité de rédaction.

85. M. WISWALL (Libéria) met l'accent sur l'excellent travail accompli par le Groupe de travail spécial. Si élégant que soit le libellé proposé, il n'en demeure pas moins que les délégations qui sont opposées au principe énoncé dans le paragraphe en question continueront à considérer que cette disposition est contestable. Dans ces conditions, ce n'est qu'en plénière que la question pourra être tranchée. Le texte à l'examen devrait être mis aux voix sans plus tarder et ne devrait être en aucun cas renvoyé au Comité de rédaction.

86. M. SMART (Sierra Leone) ne voit aucune contradiction entre l'article 12 et le paragraphe à l'examen. L'article 12 dispose qu'en cas de faute ou de négligence de sa part le chargeur est responsable du préjudice qu'il a causé au transporteur. Le paragraphe 7 de l'article 19 précise que le transporteur doit aviser le chargeur dans un délai de 90 jours et qu'à défaut d'un tel avis il est présumé n'avoir subi aucun préjudice. La Commission n'a pas à débattre de nouveau le principe énoncé dans ce paragraphe. Comme aucune des délégations qui se sont prononcées contre cette disposition n'a critiqué son libellé, le Président devrait considérer que la Commission l'approuve.

87. Mme OLOWO (Ouganda) fait savoir que sa délégation est favorable au texte du Groupe de travail spécial.

88. M. MARCIANOS (Grèce) considère que la Commission est favorable à ce texte. Comme le principe qui y est énoncé a déjà été admis, elle devrait maintenant approuver le libellé proposé par le Groupe de travail spécial et, lorsque la question sera examinée par la Conférence plénière, chaque délégation pourra se prononcer à son gré contre le principe et le libellé.

89. M. GUEIROS (Brésil) indique qu'après les explications fournies par le représentant de l'Union soviétique il éprouve de sérieux doutes quant au bien-fondé de la disposition à l'examen. Il conviendrait de réexaminer attentivement certains principes. Que se passera-t-il, par exemple, si le chargeur ne prend aucune mesure après avoir dûment reçu l'avis dans un délai de 90 jours? Le transporteur va-t-il porter l'affaire en justice, auquel cas le chargeur devrait établir, conformément à la Convention, que les marchandises étaient en bon état et qu'il n'y a pas faute de sa part? Si le Groupe de travail spécial ne pouvait pas fournir d'explications convaincantes sur ce point, la délégation brésilienne devrait s'abstenir de voter sur le nouveau libellé proposé.

90. M. NSAPOU (Zaïre) insiste sur la nécessité de passer au vote. C'est à la plénière qu'il appartiendra de trancher la question.

91. Le PRÉSIDENT met aux voix le texte proposé par le Groupe de travail spécial sur le paragraphe 7 de l'article 19 (A/CONF.89/C.1/L.214).

92. *Par 25 voix contre 22, avec 19 abstentions, ce texte est adopté.*

Article 21 (fin*)

Paragraphes 2, a, *et 4,* c

93. M. SMART (Sierra Leone), prenant la parole au nom du Groupe de travail spécial sur l'alinéa *a* du paragraphe 2 et l'alinéa *c* du paragraphe 4 de l'article 21, présente l'amendement que propose ce groupe de travail et qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.208. A la suite d'une demande d'éclaircissement présentée par la délégation sierra-léonienne à la 29e séance de la Commission, il était apparu que le terme "renvoi" devait s'entendre non seulement du renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays mais aussi du renvoi d'une action devant un tribunal d'un autre pays. Cette question présentait de l'importance compte tenu de l'article 20 relatif à la prescription des actions. En effet, il était à craindre qu'en cas de renvoi d'une cause devant le tribunal d'un autre pays une nouvelle action doive être intentée.

94. Le groupe de travail spécial constitué pour examiner cette question, qui était composé des délégations des États-Unis d'Amérique, du Libéria et de la Sierra Leone, a décidé de modifier l'alinéa *c* du paragraphe 4 de l'article 21, en y ajoutant le membre de phrase "ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 2 du présent article". Ainsi rédigée, cette disposition devrait apaiser les craintes de certaines délégations quant à l'application de l'article 20. La présence des mots "Aux fins du présent article", par lesquels débute la disposition qu'il est proposé de modifier, indique clairement que la règle qui est énoncée ne s'applique qu'à l'article 21.

95. M. CASTRO (Mexique) se félicite de cette proposition et annonce que sa délégation y apporte son plein appui.

96. M. WISWALL (Libéria) y est aussi favorable. Se référant à la version anglaise, il exprime l'espoir que le Comité de rédaction remplace le terme "*removal*", là où il figure à l'article 21, par "*reinstitution*", qui recouvre les notions de "*removal*", de "*transfer*" et de "*change of venue*".

* Reprise des travaux de la 29e séance.

97. Le PRÉSIDENT déclare qu'en l'absence d'objection il considérera que la Commission décide d'approuver et de renvoyer au Comité de rédaction, avec l'observation formulée par le représentant du Libéria, le texte proposé par le Groupe de travail spécial sur l'alinéa *a* du paragraphe 2 et l'alinéa *c* du paragraphe 4 de l'article 21.

98. *Il en est ainsi décidé.*

Article [ ]. – *Réserves*

99. Le PRÉSIDENT invite le représentant de la France à présenter son amendement au projet d'article relatif aux réserves.

100. M. DOUAY (France) dit que sa délégation ne présente qu'à titre provisoire son amendement qui figure dans le document A/CONF.89/C.1/L.207, car elle espère que la Conférence plénière acceptera d'ajouter à l'article [Y], concernant l'entrée en vigueur, le paragraphe figurant au verso de ce document. Dans ce cas, les réserves deviendraient sans objet. Mais si l'additif à l'article [Y] n'était pas approuvé, la France serait obligée de faire des réserves afin de se ménager la possibilité de ne pas dénoncer la Convention de 1924 à l'égard des pays qui n'auront pas encore adhéré à la Convention de 1978. Il s'agit là d'un problème très important, dont il semble que la Deuxième Commission n'ait pas entièrement saisi la portée. C'est la première fois, il est vrai, qu'une clause de dénonciation automatique d'une convention en vigueur est incluse dans une nouvelle convention.

101. Si une telle clause est maintenue, il est évident que, lorsque 20 ou 25 Etats auront ratifié la Convention de 1978 et, en même temps, dénoncé celle de 1924, la nouvelle convention réglera les rapports de ces Etats, à l'exclusion de toute autre. Mais qu'en sera-t-il des rapports de ces pays avec les 60 Etats ou plus qui, n'ayant pas encore procédé à cette ratification, resteront encore, pour un temps indéterminé – et l'on sait, par expérience, que les procédures de ratification demandent beaucoup de temps –, sous l'empire de la Convention de 1924 ? Un vide juridique sera créé sur le plan international, et il faudra faire face aux incertitudes résultant des conflits entre les lois nationales applicables – conflits qui ne seront réglés que cas par cas et entraîneront une véritable insécurité juridique. Autrement dit, personne ne saura, au départ d'un chargement, quel droit sera appliqué à l'arrivée. Certes, des dispositions contractuelles tenteront d'y remédier, mais le but de la nouvelle convention n'est-il pas de substituer aux clauses contractuelles de droit privé une réglementation internationale à même de satisfaire les besoins des pays intéressés aux transports maritimes ?

102. En outre, il est logique de penser que parmi les 20 pays dont la ratification permettra à la Convention d'entrer en vigueur figurera une majorité de pays en développement. Leurs rapports mutuels seront régis par la Convention de 1978, mais ce n'est pas entre eux que s'effectue la plus grande partie des transports maritimes auxquels ils souhaitent appliquer rapidement les nouvelles règles : c'est entre eux et les pays industrialisés, à qui ils vendent et achètent le plus. Or, quel est le pays industrialisé qui prendra le risque de ratifier la Convention de 1978, s'il sait qu'il se privera ainsi de toute base juridique pour régler les différends qui pourront, en matière de transports maritimes, opposer ses ressortissants aux ressortissants des pays voisins qui sont ses principaux partenaires commerciaux ?

103. Le problème ne se pose peut-être pas pour les pays de *common law*, car leurs tribunaux pourront, même après l'avoir dénoncée, continuer à appliquer la Convention de 1924 à l'égard des pays qui n'auront pas encore ratifié celle de 1978. Mais il se pose pour les pays dont la législation est issue du droit romain; il se pose notamment pour la France et un certain nombre d'autres Etats dont le droit procède de la même tradition juridique. Pour ces pays, la clause de dénonciation automatique risque de constituer un obstacle quasi insurmontable à la ratification. En ce cas, la future convention risque fort de rester lettre morte.

104. Il faut donc absolument laisser, pendant la période transitoire, et pendant cette période seulement, la possibilité aux pays qui auront ratifié la Convention de 1978 de continuer à appliquer la Convention de 1924 avec ceux et ceux-là seuls qui n'auront pas encore ratifié celle de 1978. La délégation française estime que c'est là un point essentiel pour le succès des travaux de la Conférence qui risquent fort, sinon, de ne déboucher sur rien. Nul pays ne le regretterait plus que la France, qui est de ceux qui ont le plus poussé à l'élaboration de cette convention et qui souhaite la voir entrer en vigueur le plus rapidement possible. En formulant ces réserves, la délégation française ne poursuit aucun objectif d'intérêt national, mais est consciente de servir celui de la majorité des participants.

Article 6 (fin)

105. Le PRÉSIDENT invite les représentants de Maurice et de l'Union soviétique à présenter leur proposition commune relative au paragraphe 4 de l'article 6.

106. M. BOOLELL (Maurice) dit que sa délégation et la délégation soviétique se sont mises d'accord sur une proposition commune tendant à ajouter à la fin du paragraphe 4 la disposition suivante :

> "Si la valeur des marchandises a été déclarée dans le connaissement ou dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport avant le chargement et acceptée par le transporteur comme valant limite de sa responsabilité, en cas de perte ou dommage causé aux marchandises, une telle déclaration constituera une présomption sauf preuve contraire de l'existence d'un accord aux fins du présent paragraphe, mais cette présomption ne liera pas le transporteur qui pourra la contester."

107. M. BYERS (Australie) estime que le nouveau texte proposé par Maurice et l'Union soviétique s'écarte considérablement du texte initialement proposé par l'Union soviétique sous la cote A/CONF.89/C.1/L.203. En effet, d'après la proposition initiale de l'Union soviétique, la mention dans le connaissement de la valeur des marchandises telle qu'elle est déclarée par le chargeur constituait un accord limitant la responsabilité du transporteur pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, dans la mesure où la déclaration du chargeur représentait la valeur réelle des marchandises – alors que, d'après la nouvelle proposition, la déclaration

de la valeur des marchandises constitue une présomption sauf preuve contraire de l'existence d'un accord, mais cette présomption ne lie pas le transporteur. Le représentant de l'Australie ne peut donc pas appuyer cette nouvelle proposition.

108. M. NIANG (Sénégal) ne peut pas non plus appuyer le texte commun de Maurice et de l'Union soviétique, car ce texte n'est pas cohérent et ne tient pas compte de tous les aspects du problème, à la différence du texte de la CNUDCI, qui laisse aux parties la possibilité d'augmenter la responsabilité comme elles l'entendent. Le nouveau texte ne précise pas non plus que la valeur déclarée doit être supérieure aux limites de responsabilité fixées au paragraphe 1 de l'article 6 et risque, par conséquent, d'entrer en conflit avec ces limites. Il laisse également à désirer du point de vue rédactionnel.

109. M. SUMULONG (Philippines) pourrait accepter le texte proposé par Maurice et l'Union soviétique, à condition que soit supprimée la dernière partie, à partir des mots "une telle déclaration constituera...", qui annule ce qui est dit dans la première partie. En effet, si la valeur des marchandises déclarée dans le connaissement est acceptée par le transporteur comme valeur limite de sa responsabilité et si une telle déclaration constitue une présomption de l'existence d'un accord à cette fin entre le transporteur et le chargeur, il est inadmissible que le transporteur ne soit pas lié par cette présomption et puisse la contester.

110. M. QUARTEY (Ghana) partage l'opinion du représentant des Philippines.

111. M. KERRY (Royaume-Uni) s'associe également aux objections du représentant du Ghana. Il estime, d'autre part, que "la limite la plus élevée" ne correspond pas forcément à la valeur des marchandises, mais peut être fixée librement par les parties. Il ne lui paraît pas souhaitable de revenir, à cet égard, aux Règles de La Haye. A son avis, la proposition de Maurice et de l'Union soviétique devrait être rejetée.

112. M. MARCIANOS (Grèce) et M. GUEIROS (Brésil) souscrivent au point de vue du représentant du Royaume-Uni.

113. Mme OLOWO (Ouganda) ne peut appuyer la proposition de Maurice et de l'Union soviétique, car la deuxième partie de cette proposition contredit la première, comme l'a fait observer le représentant du Ghana.

114. M. BOOLELL (Maurice) dit que sa délégation et celle de l'Union soviétique retirent leur proposition.

La séance est levée à 22 h 55.

36e séance

Mercredi 29 mars 1978, à 10 h 15.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.36

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF. 89/8, A/CONF.89/C.1/L.179, L. 207, L.210) [*suite*]

Article [ ]. – *Réserves* (suite)

1. M. CARRAUD (France) rappelle que les préoccupations de la délégation française tiennent au fait que la ratification de la nouvelle convention est directement et automatiquement liée à la dénonciation de l'ancienne. Elle se demande quelle situation de droit va s'établir entre un Etat qui aura dénoncé l'ancienne convention et ratifié la nouvelle et un Etat qui, n'ayant pas conduit la procédure de ratification avec la même rapidité, restera lié par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles en 1924. Le vide juridique ainsi créé risque de se traduire par une véritable insécurité sur le plan juridique. Si l'on ne trouve pas une échappatoire, on court le risque de laisser la nouvelle convention devenir lettre morte. C'est pourquoi la France, pour sa part, et aussi dans l'intérêt d'un certain nombre de pays, estime nécessaire de faire une réserve à l'article [Y]. Comme on ne peut dénoncer partiellement une convention antérieure, il y aura lieu de modifier la rédaction de la proposition présentée par la France. Dans le cas où des difficultés se présenteraient, cette proposition permettrait de ne pas être contraint de renoncer à appliquer la nouvelle convention. Pour que les pays industrialisés ratifient la nouvelle convention, il faut qu'ils soient assurés que leur commerce ne souffrira ni d'incertitudes, ni de complications, ni de conflits difficiles à résoudre. Pour les pays de *common law* les difficultés seraient moins grandes, car même s'ils avaient dénoncé la Convention de 1924 leurs tribunaux pourraient continuer de l'appliquer lorsque serait en cause une partie qui ne pourrait accepter l'application de la nouvelle convention. En revanche, dans les pays de droit écrit, on serait contraint d'appliquer des législations nationales qui diffèrent considérablement les unes des autres, si bien qu'avant d'embarquer un chargement on ne saurait pas sous quel régime il serait placé.

2. Mme RICHTER-HANNES (République démocratique allemande) pense que la proposition présentée par la France pourrait mener à de graves difficultés à divers égards. Si un pays devient partie à la nouvelle convention tout en restant partie à la Convention de 1924, il faudra pour l'armateur et pour les marchandises trans-

portées un double système d'assurance, l'un fondé sur la Convention de 1924 et l'autre fondé sur la nouvelle convention, car personne ne pourra dire *a priori* quel instrument sera applicable. Il risque aussi d'y avoir chevauchement entre le domaine d'application de la Convention de 1924 et le domaine d'application de la nouvelle convention. Mme Richter-Hannes se demande si les dispositions prévues dans les clauses finales présentent tous les inconvénients qu'on prétend. La République démocratique allemande en tout cas approuve le texte qui figure dans le projet de convention.

3. M. AMOROSO (Italie) pense qu'effectivement la clause relative à l'entrée en vigueur de la nouvelle convention pose un problème pour les Etats qui ont ratifié la Convention de 1924. Cela présente un danger pour la nouvelle convention, dont on souhaiterait qu'elle soit universellement applicable. M. Amoroso se demande si la proposition de la France peut résoudre le problème. Peut-être faudrait-il prévoir une réserve pour une période transitoire dont il conviendrait de fixer la durée.

4. M. POPOV (Bulgarie) déclare que si le problème soulevé par la France n'a été posé ni dans les documents de la Deuxième Commission ni au cours de ses délibérations il n'en présente pas moins une importance considérable. Aussi la proposition de la France mérite-t-elle un examen attentif. La délégation bulgare la trouve intéressante, mais puisque la rédaction en sera probablement modifiée elle réserve sa position.

5. M. KERRY (Royaume-Uni) estime avec les délégations française et bulgare que le problème qui se pose est très réel. Vu le caractère obligatoire de la clause de dénonciation de la Convention de 1924, il faudra peut-être que certains Etats puissent faire des réserves pour conserver des dispositions de droit interne qui permettent de reconnaître les transactions régies par les Règles de La Haye. M. Kerry doute qu'un Etat puisse adhérer à la nouvelle convention sans dénoncer la Convention de 1924 et le Protocole de 1968 qui l'a modifiée. Mais il se demande si la clause obligatoire de dénonciation est vraiment nécessaire, et il appuie la proposition française visant à permettre la formulation de réserves.

6. En droit interne, le problème existera, quelles que soient les mesures prises en droit international, parce que les deux régimes devront coexister pendant un certain temps, c'est-à-dire jusqu'à ce que le régime établi par les Règles de La Haye ait complètement cessé d'être appliqué. La délégation du Royaume-Uni voudrait proposer ultérieurement une réserve permettant aux Etats de continuer à appliquer les deux régimes dans leur droit interne, bien qu'en droit international ils ne puissent appliquer que le nouveau régime.

7. M. LAVIÑA (Philippines) reconnaît l'existence du problème soulevé par la délégation française, mais partage les vues de la délégation de la République démocratique allemande. Il ne peut accepter une proposition concernant la formulation de réserves à l'égard de la clause de dénonciation, qui est obligatoire. Peut-être la solution au problème posé par la France se trouve-t-elle dans la partie annexe du document A/CONF.89/C.1/L.207.

8. M. CLETON (Pays-Bas) estime qu'il se pose un problème juridique et un problème politique. Le problème juridique tient au fait que pour beaucoup de pays il serait très difficile d'appliquer en même temps deux systèmes juridiques différents. Le problème politique c'est que, vu la clause obligatoire sur la dénonciation de la Convention de 1924 et du Protocole de 1968, et le fait que les 20 premiers Etats qui ratifieront la convention pour qu'elle entre en vigueur risquent de se trouver dans un vide juridique, bien des Etats hésiteront à ratifier la nouvelle convention et attendront de voir si elle a des chances d'acquérir un caractère universel. La situation aurait été différente si on avait pris exemple sur la Convention de Varsovie. En tout cas la solution proposée par la France, même modifiée, ne permet pas de résoudre le problème, car elle aurait pour effet de laisser les Etats libres de ne pas dénoncer la Convention de 1924. La solution serait de permettre des réserves autorisant les Etats parties à la Convention de 1924 et au Protocole de 1968 à restreindre l'application de la nouvelle convention. En tout cas, il ne fait aucun doute que le problème doit être résolu si l'on veut que la convention entre en vigueur dans un délai raisonnable.

9. M. WISWALL (Libéria) rappelle que, selon l'article 57 de la Convention de Vienne sur le droit des traités[1], l'application d'un traité au regard de toutes les parties ou d'une partie déterminée peut être suspendue : *a*) conformément aux dispositions du traité, ou *b*) à tout moment, par consentement de toutes les parties, après consultation des autres Etats contractants. Il pense qu'une façon raisonnable de résoudre le problème qui se pose consisterait à insérer dans la nouvelle convention une disposition inspirée de cet article.

10. M. BYERS (Australie) estime lui aussi que la période de transition pose un problème. La solution proposée par la délégation française n'est pas transitoire, aussi la délégation australienne ne peut-elle l'approuver. La meilleure façon de résoudre le problème serait de concevoir une solution limitée dans le temps, comme l'a suggéré le représentant de l'Italie.

11. M. GUEIROS (Brésil) fait observer que le Groupe des Soixante-Dix-Sept partage les préoccupations de la délégation française, et que, pour sa part, la délégation brésilienne souscrit pleinement à la solution proposée, sous forme de réserve. Cette formule qui reprend en quelque sorte l'idée d'une dénonciation conditionnelle vise le cas où l'une des parties à un contrat de transport relève d'un Etat partie à la fois à la Convention de 1924 et à la nouvelle convention et l'autre d'un Etat lié uniquement par la Convention de 1924. Elle a donc l'avantage d'assurer de bonnes relations entre les Etats parties à la Convention de 1924 et ceux qui auront ratifié la nouvelle convention.

12. M. QUARTEY (Ghana) juge intéressante la proposition française, mais pense qu'elle manquerait d'efficacité dans la pratique. En fait, l'entrée en vigueur de la nouvelle convention dépend de la bonne volonté des Etats qui, dans l'ensemble, ont reconnu qu'elle devait remplacer le régime établi par la Convention de 1924, si bien que les deux régimes ne devraient pas coexister pendant longtemps. Avec l'accord des Etats parties à la

[1] Voir *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le droit des traités, Documents de la Conférence* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.70.V.5), document A/CONF.39/27, p. 318.

Convention de 1924, il conviendrait de fixer une date limite à partir de laquelle la Convention de 1978 se substituerait automatiquement à la Convention de 1924, faute de quoi rien n'obligerait les Etats à abandonner le système en vigueur depuis 1924 au profit de la nouvelle convention.

13. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) comprend les préoccupations auxquelles répond la proposition de la France, mais ne sait pas encore quelle solution il convient de retenir. C'est à juste titre que la représentante de la République démocratique allemande a exposé les problèmes que posait la coexistence de plusieurs systèmes et notamment le risque de concurrence entre transporteurs liés par différents régimes de responsabilité. De plus, un certain nombre de dangers peuvent se présenter pendant la période de transition, parce que la convention n'a pas été élaborée à partir du principe de la table rase. Les Etats-Unis n'ont aucunement l'intention de rester liés indéfiniment par les deux régimes et désirent voir la nouvelle convention entrer en vigueur rapidement. La période de transition ne devrait donc pas être longue, ni empêcher l'application de la Convention de 1978. A ce sujet, M. Sweeney croit savoir qu'il s'écoule à peu près cinq ans avant que les conventions adoptées sous les auspices de l'OMCI entrent en vigueur, bien que la plupart d'entre elles n'entrent pas en conflit avec d'autres instruments. A la lumière de ces considérations, il se demande si les délégations intéressées ne pourraient pas se réunir pour essayer de mettre au point un texte qui résolve le problème soulevé par le représentant de la France.

14. M. SELVIG (Norvège) fait observer que la question à l'examen concerne autant la Convention de 1924 que le Protocole de 1968, et rappelle que, à de nombreux égards, l'application du Protocole a suscité des problèmes analogues à ceux dont la Commission est actuellement saisie, puisqu'il s'est révélé difficile pour les Etats d'être à la fois parties aux Règles de La Haye et au Protocole, alors même que ces instruments étaient de portée plus limitée que la nouvelle convention. A ce sujet, comme l'a dit le représentant du Royaume-Uni, il est difficile à un Etat d'être lié par plusieurs instruments concernant la même question et les problèmes qui peuvent se poser sur ce plan doivent être réglés à l'échelon national.

15. En vertu de la proposition française, la nouvelle convention devrait lier les Etats qui l'ont ratifiée, mais M. Selvig fait observer qu'en fait elle ne s'appliquera même pas systématiquement à leur égard. En supposant que la France ratifie la nouvelle convention tout en restant partie aux Règles de La Haye, M. Selvig prend l'exemple de marchandises transportées entre la France et un autre Etat partie à la nouvelle convention, à bord d'un navire relevant d'un Etat uniquement partie aux Règles de La Haye. En pareil cas, le connaissement émis en France devra être soumis aux Règles de La Haye que la France sera tenue d'appliquer. La délégation norvégienne jugerait regrettable que le système de responsabilité applicable au transport de marchandises entre deux Etats parties à la convention de 1978 dépende de la nationalité du navire effectuant le transport, et elle pense que, du point de vue juridique, un seul instrument devrait régir le transport de marchandises par mer. Elle a aussi des doutes quant à la technique envisagée dans la proposition française, qui amènerait les Etats à dénoncer la Convention de 1924 à l'égard des seuls Etats parties à la nouvelle convention. Or, d'après la solution retenue en 1968 au moment de l'adoption du Protocole de Bruxelles, un Etat qui dénonçait la Convention de 1924 le faisait à l'égard de tous les autres Etats parties. Par ailleurs, M. Selvig souligne que l'essence de la proposition française ne se trouve pas dans la réserve, mais dans le texte joint en annexe que sa délégation ne saurait accepter.

16. En outre, il va de soi que les Etats ont le droit de faire des réserves concernant leur législation nationale, dans la mesure où elles ne portent pas atteinte à leurs obligations internationales, mais il ne semble pas nécessaire, comme le désirait la délégation britannique, de prévoir une réserve permettant aux Etats de continuer à appliquer les deux régimes dans leur droit interne.

17. Enfin, M. Selvig dit que ces problèmes ont déjà été examinés à la Deuxième Commission dans un autre contexte et que la Deuxième Commission est parvenue, à juste titre, à la conclusion qu'un Etat partie à la nouvelle convention devrait renoncer aux autres instruments traitant de la même question auxquels il était aussi partie.

18. M. MASSUD (Pakistan) comprend les raisons avancées par le représentant de la France à l'appui de sa proposition, mais pense que, telle qu'elle est actuellement libellée, elle risque de soulever des difficultés du genre de celles auxquelles la représentante de la République démocratique allemande a fait allusion. La formule proposée par la délégation française serait contraire aux dispositions approuvées par la Deuxième Commission au sujet de la dénonciation automatique de la Convention de 1924 et du Protocole de 1968. Comme le problème vient de la période de transition, la solution serait de fixer la date à laquelle la dénonciation prendrait effet.

19. M. CARRAUD (France), répondant aux observations formulées au sujet de la proposition française, souscrit à l'idée qu'un double régime ne peut s'appliquer que pendant une période de transition. La délégation française ne tient nullement à retarder l'entrée en vigueur de la convention et souhaite qu'aucun obstacle – en l'occurrence la clause de dénonciation automatique – ne retienne les Etats qui jouent un grand rôle dans le commerce international de la ratifier. Elle pense également que la concurrence éventuelle entre transporteurs jouera en faveur de la ratification de la convention, car les chargeurs, sachant que leurs droits seront mieux protégés par la Convention de 1978, s'adresseront de préférence aux transporteurs des pays ayant ratifié la convention. D'après la représentante de la République démocratique allemande, la formule proposée compliquerait les choses, notamment dans le cas des assurances; M. Carraud reconnaît qu'il faudra peut-être choisir le montant et le taux de l'assurance selon le port de destination; mais la situation sera encore plus confuse si l'on ne sait pas, en fin de compte, quel sera le droit applicable à l'opération.

20. Par ailleurs, le représentant de la France rappelle que, lorsque la Deuxième Commission a approuvé une clause de dénonciation automatique, il a soulevé la

question des incidences d'une telle disposition, mais sans rencontrer d'écho. Par conséquent, on ne peut pas dire que ce problème ait été vraiment examiné à la Deuxième Commission. Quant à l'argument selon lequel un Etat ne peut être partie en même temps à plusieurs conventions relatives à une même question, il revient à nier la réalité.

21. S'il faut que la période de transition soit la plus courte possible, il ne faut pas pour autant éluder le problème auquel on se heurte actuellement, au risque que la convention reste lettre morte. La délégation française ne prétend pas que la réserve à l'article [Y] qu'elle a proposée soit nécessairement la meilleure solution, et elle est prête à y renoncer en faveur d'un compromis acceptable. Avant de présenter à la Conférence plénière la proposition figurant en annexe à la réserve, la délégation française voulait prendre ses précautions en saisissant la Commission de la question, mais elle peut donner aux autres membres de la Commission l'assurance formelle que la France ne ferait qu'un usage limité de cette clause.

22. Enfin, M. Carraud dit, à propos des observations du représentant des Pays-Bas sur les aspects juridiques et politiques de la question, que, étant un pays de droit écrit, par opposition aux pays de *common law*, la France est davantage tenue par les textes que ces derniers; mais il reconnaît que l'intention des Etats au sujet de l'entrée en vigueur de la Convention est bien une question politique. Il conclut en exprimant l'espoir que les parties ne seront pas prisonnières de la clause de dénonciation automatique de la Convention de 1924.

23. Le PRÉSIDENT propose que, vu le peu de temps dont dispose la Commission, la question soit reprise en séance plénière de la Conférence et qu'entre temps les délégations intéressées se mettent d'accord sur un texte acceptable pour tous.

24. M. CARRAUD (France) dit que sa délégation préférerait que la Commission se prononce sur son texte avant la plénière, d'autant plus que plusieurs délégations ont pris position en sa faveur.

25. Le PRÉSIDENT juge préférable de créer un groupe de travail restreint qui serait chargé d'améliorer le texte de la proposition française.

26. M. AMOROSO (Italie) fait observer que le représentant de la France n'a pas répondu aux remarques de la délégation italienne, qui souhaiterait une réserve portant sur la période de transition entre l'entrée en vigueur du régime établi par la nouvelle convention et l'extinction de celui établi par la Convention de 1924.

27. M. CASTRO (Mexique) appuie la proposition du Président tendant à ce que la délégation française s'emploie à mettre au point une formule qui tienne compte des avis exprimés par les Pays-Bas, les Etats-Unis, le Brésil, le Royaume-Uni et l'Italie notamment.

28. M. DIXIT (Inde) comprend les raisons qui ont motivé la proposition française mais ne peut s'y rallier. Il s'associe aux marques des représentants de la Norvège et de la République démocratique allemande et pense, comme le représentant de l'Australie, que la réserve envisagée concernant l'entrée en vigueur de la convention ne doit porter que sur une courte période de transition, puisque l'objectif recherché est d'éviter d'avoir deux régimes en vigueur simultanément.

29. Le PRÉSIDENT invite la délégation française à essayer de mettre au point, avec les délégations intéressées, une nouvelle formule de réserve concernant l'entrée en vigueur de la convention pour la soumettre à la Conférence plénière, à laquelle cette question est renvoyée.

30. *Il en est ainsi décidé.*

31. M. TANIKAWA (Japon) présente la proposition japonaise (A/CONF.89/C.1/L.210), qui contient deux réserves. La première vise à exclure l'application des paragraphes 2 à 4 de l'article 17 concernant la lettre de garantie. Le Japon estime en effet que cette pratique devrait être régie par la législation nationale et que les dispositions des paragraphes 2 à 4 seraient très difficiles à introduire dans la législation japonaise, surtout pour ce qui est des sanctions prévues.

32. La deuxième réserve consiste à exclure l'application du paragraphe 2 de l'article 21, relatif à la saisie des navires et au renvoi d'une affaire devant une juridiction autre que celle initialement saisie. Là encore, les dispositions énoncées soulèvent de graves problèmes car la législation japonaise ne permet pas à un tribunal japonais d'être saisi d'une action intentée dans un autre pays, même si l'affaire lui est renvoyée par le tribunal d'un Etat contractant.

33. Les dispositions des paragraphes 2 à 4 de l'article 17 et du paragraphe 2 de l'article 21 constituent des obstacles absolus à la ratification, l'acceptation, l'approbation de la convention ou l'adhésion à la convention par le Gouvernement japonais, même si les chargeurs japonais lui demandaient de devenir partie à cet instrument. Par conséquent, en l'absence de réserve excluant l'application des dispositions susmentionnées, le Japon se verra dans l'impossibilité de devenir partie à la nouvelle convention.

34. Le PRÉSIDENT invite les délégations à donner leur avis sur la première réserve proposée par le Japon à l'alinéa *a* du paragraphe 1 du document A/CONF.89/C.1/L.210, réserve qui vise à exclure l'application des paragraphes 2 à 4 de l'article 17.

35. M. AVRAMEAS (Grèce) appuie la réserve proposée car elle offre la possibilité à de nombreux pays qui le souhaitent d'adhérer à la convention en écartant l'obstacle que constituent pour eux les dispositions des paragraphes 2 à 4 de l'article 17.

36. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) appuie cette réserve car l'objet des dispositions en question est couvert par le droit pénal de son pays.

37. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) est en faveur de cette réserve.

38. M. BYERS (Australie) est contre, car il estime essentiel que la pratique des lettres de garantie fasse l'objet d'une législation internationale pour lutter contre ses effets nuisibles.

39. M. CLETON (Pays-Bas) dit que sa délégation est contre cette réserve sans pour autant approuver les paragraphes 3 et 4 de l'article 17. Mais toute réserve est une exception aux règles internationales uniformes que la Conférence cherche à établir et, dans le cas présent, la réserve proposée va introduire des régimes différents dans les divers Etats contractants, alors qu'il faudrait harmoniser ces régimes.

40. M. NSAPOU (Zaïre) dit que son pays, essentiellement chargeur dans le commerce maritime, ne signera pas la convention sans les dispositions de l'article 17 que le Japon propose d'exclure.

41. Le PRÉSIDENT invite la Commission à se prononcer pour ou contre l'inclusion d'une réserve visant à exclure l'application des paragraphes 2 à 4 de l'article 17 comme le propose le Japon à l'alinéa *a* du document A/CONF.89/C.1/L.210.

42. *Par 38 voix contre 10, avec 10 abstentions, la proposition est rejetée.*

43. Le PRÉSIDENT invite les délégations à donner leur avis sur la deuxième réserve proposée par le Japon, tendant à exclure l'application du paragraphe 2 de l'article 21 (alinéa *b* du document L.210).

44. M. AMOROSO (Italie) dit que cette réserve est nécessaire pour l'Italie car la règle énoncée au paragraphe 2 de l'article 21 est en contradiction avec la Convention internationale de Bruxelles de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer que l'Italie a ratifiée et qui fait maintenant partie de sa législation.

45. M. CLETON (Pays-Bas) est en faveur de cette réserve car elle permet d'éviter tout conflit avec d'autres conventions existantes dans le domaine maritime.

46. M. LEÓN MONTESINO (Cuba) appuie la réserve proposée pour les mêmes raisons que les deux orateurs précédents.

47. M. KANYENYE (République-Unie de Tanzanie), M. NDAWULA (Ouganda), M. VINCENT (Sierra Leone) sont opposés à cette réserve car elle va à l'encontre de l'uniformisation des règles internationales applicables en la matière.

48. Le PRÉSIDENT met aux voix la deuxième réserve du Japon tendant à exclure l'application du paragraphe 2 de l'article 21 (alinéa *b* du document A/CONF.89/C.1/L.210).

49. *Par 27 voix contre 19, avec 15 abstentions, la proposition est rejetée.*

50. M. AVRAMEAS (Grèce) présente les trois réserves proposées par sa délégation aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 1 du document A/CONF.89/C.1/L.179. La première réserve prévoit que le montant équivalant à l'unité indiquée à l'article 6 en monnaie nationale pourra être fixé par l'Etat en question de temps à autre pour des périodes n'excédant pas six mois. Cette réserve est proposée compte tenu des difficultés très réelles que vont rencontrer certains pays pour déterminer le montant de la responsabilité du transporteur indiqué à l'article 6, parce qu'il doit être calculé en monnaie nationale sur la base des droits de tirage spéciaux. Or il est des pays où le juge ou l'arbitre n'aura pas la possibilité de se renseigner sur la valeur des SDR en monnaie locale le jour même où il prononcera sa sentence. La solution proposée par la Grèce s'inspire de la pratique des milieux bancaires consistant à publier périodiquement les taux applicables sur le marché de l'eurodollar. Mais la solution proposée n'est pas la seule possible; on pourrait aussi décider d'appliquer le taux en vigueur à la date où l'action a été intentée.

51. La deuxième réserve proposée par la Grèce a pour objet de faciliter la signature, la ratification de la convention ou l'adhésion à la convention par de nombreux pays qui pourraient éprouver des difficultés en raison des dispositions relatives à la compétence et à l'arbitrage. L'argument selon lequel les réserves vont à l'encontre de l'uniformité du droit n'est pas convaincant, car l'intérêt des Etats qui ratifient une convention est de voir le plus grand nombre possible d'Etats devenir parties à cette convention, et la possibilité d'inclure des réserves facilite précisément l'adhésion.

52. La troisième réserve proposée par la Grèce consiste à exclure l'application de certaines ou de toutes les dispositions de la convention dans le cas du transport d'animaux vivants et du transport de marchandises inhabituelles de par leur nature ou leur état lorsqu'il est effectué en dehors des opérations commerciales ordinaires. Il s'agit de permettre aux parties à un contrat de transport qui exige des précautions particulières, comme par exemple le transport d'une statue ancienne unique au monde, de se soustraire aux règles de la convention qui n'ont manifestement pas été prévues à cet effet. Quant à la possibilité d'exclure les animaux vivants de l'application de la convention elle semble répondre aux vœux exprimés par les pays qui se livrent à ce genre de commerce.

La séance est levée à 12 h 10.

37e séance

Mercredi 29 mars 1978 à 14 h 10.

Président : M. M. CHAFIK (Egypte).

A/CONF.89/C.1/SR.37

Examen des articles 1 à 25 du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et de l'article relatif aux "réserves" dans le projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et les autres dispositions finales établi par le Secrétaire général pour le projet de convention (A/CONF.89/5, A/CONF.89/6, A/CONF.89/7 et Add.1, A/CONF.89/8, A/CONF.89/C.1/L.179, L.201, L.209) [*fin*]

Article [ ]. – *Réserves* (fin)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen de l'article sur les réserves proposé par la Grèce (A/CONF.89/C.1/L.179).

2. M. PTAK (Pologne) dit que les réserves prévues dans la proposition grecque seraient utiles à de nombreux Etats qui souhaitent devenir parties à la con-

vention. En conséquence, la délégation polonaise est disposée à appuyer l'article proposé.

3. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que, compte tenu du sort des autres propositions relatives aux réserves, la délégation soviétique suggère de supprimer purement et simplement l'article sur les réserves.

4. M. DIXIT (Inde) n'a aucune difficulté à accepter l'alinéa *a* du paragraphe 1 de la proposition grecque, à condition qu'il soit précisé que l'unité indiquée à l'article 6 du projet de convention équivaut au droit de tirage spécial (DTS) et que la valeur du DTS sera déterminée conformément au système du Fonds monétaire international (FMI).

5. M. AVRAMEAS (Grèce) croyait qu'il allait de soi que l'unité en question serait le DTS. Le but de la réserve qu'il propose est de prévoir une évaluation périodique des DTS en monnaie nationale, afin de permettre aux juges ou aux arbitres qui sont appelés à rendre un jugement ou une sentence de déterminer aisément le montant des limites de responsabilité.

6. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) fait observer que la valeur des DTS est publiée quotidiennement. La délégation américaine estime que la disposition proposée par la délégation grecque pourrait nuire considérablement au fonctionnement du système monétaire du FMI et, en conséquence, elle a à son sujet les plus sérieuses réserves.

7. M. GUEIROS (Brésil) partage l'opinion exprimée par le représentant des Etats-Unis. Du reste, la question est déjà traitée en détail aux paragraphes 1 et 2 de l'article 26 du texte de compromis (A/CONF.89/C.1/L.211), qui visent à la fois le cas des pays membres et le cas des pays non membres du FMI. La délégation brésilienne ne peut accepter la première des réserves proposées par la Grèce.

8. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article sur les réserves proposé par la délégation grecque (A/CONF.89/C.1/L.179).

9. *Par 22 voix contre 6, avec 28 abstentions, l'alinéa* a *est rejeté.*

10. M. AVRAMEAS (Grèce) fait savoir que sa délégation retire l'alinéa *b* de sa proposition.

11. Le PRÉSIDENT, après avoir invité les membres de la Commission à faire des observations sur l'alinéa *c* du texte grec, constate que cette disposition n'est pas appuyée et dit qu'en conséquence il considère qu'elle est rejetée.

12. M. SELVIG (Norvège) fait observer que l'objet d'une disposition sur les réserves est de préciser la règle applicable en droit international et d'établir une pratique uniforme en la matière. L'opinion générale qui semble se dégager au sein de la Commission est que la convention ne devrait pas faire l'objet de réserves. L'article relatif aux réserves qui figure dans le texte du projet (A/CONF.89/6) dispose qu'aucune réserve autre que celles qui sont indiquées au paragraphe 1 dudit article n'est autorisée, mais le rejet de la proposition grecque donne à penser que la Commission n'approuve pas l'insertion de stipulations expresses de ce genre. Si tel est le cas, le renvoi au paragraphe 1 dans l'article sur les réserves n'a plus aucune raison d'être.

13. M. BENTEIN (Belgique) dit que la question de l'inclusion d'un article sur les réserves ne peut être réglée tant que les délégations n'auront pas eu la possibilité d'examiner la proposition que la délégation française – à ce qu'il croit savoir – doit présenter à ce sujet à la Conférence plénière.

14. M. LAVIÑA (Philippines) pense, comme le représentant de la Norvège, que, d'une façon générale, les membres de la Commission ne sont pas d'avis de conserver dans la convention une disposition sur les réserves.

15. M. SMART (Sierra Leone), appuyant les observations du représentant de la Norvège, dit que sa délégation se prononce pour la suppression de l'ensemble de l'article sur les réserves figurant dans le document A/CONF.89/6, à la seule exception du principe énoncé au paragraphe 2.

16. Répondant à une question posée par le PRÉSIDENT, M. SELVIG (Norvège) dit que, compte tenu des vues qui ont été exprimées, il propose de supprimer les paragraphes 1, 3, 4 et 5 de l'article sur les réserves. Néanmoins, si la Conférence décidait d'autoriser les réserves, il y aurait lieu d'adopter un texte reprenant les grandes lignes de cet article.

17. M. GUEIROS (Brésil) estime qu'en attendant la présentation de la proposition française sur les réserves la Commission devrait adopter en partie la proposition du représentant de la Norvège, en supprimant le paragraphe 1 et les renvois à ce paragraphe qui figurent dans les paragraphes 3, 4 et 5.

18. M. DIXIT (Inde) signale que l'une des raisons pour lesquelles les réserves proposées par la délégation grecque n'ont pas été acceptées est que la majorité des délégations, qui se sont donné beaucoup de mal pour élaborer chaque détail de la convention, ne veulent pas voir ses dispositions battues en brèche. Or l'absence d'une disposition sur les réserves aurait notamment pour conséquence d'entraîner l'application de la Convention de Vienne sur le droit des traités[1]; l'article 19 de cet instrument prévoit qu'un Etat peut formuler une réserve, sauf dans certains cas et, en particulier, lorsque la réserve serait "incompatible avec l'objet et le but du traité". Il n'est guère probable que l'on puisse définir avec certitude l'objet et le but d'un traité lorsque le préambule ne contient aucune stipulation à ce sujet. En conséquence, l'absence totale d'un article sur les réserves donnerait lieu à un nombre de réserves aussi important ou peut-être même plus important que si la convention contenait une disposition expresse à ce sujet. Tous les pays voudraient naturellement que chaque article soit adapté à leurs besoins, mais s'agissant d'une convention qui vise à assurer l'uniformité et à promouvoir l'harmonie des échanges internationaux, une telle attitude ne peut que nuire aux résultats si laborieusement obtenus par la Conférence. Le représentant de

[1] Voir *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le droit des traités, Documents de la Conférence* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.70.V.5), document A/CONF.39/27, p. 318.

l'Inde invite instamment les membres de la Commission à réfléchir sur ces points.

19. A son avis, seul le paragraphe 2 de l'article devrait être conservé, après avoir été remanié comme suit : "Aucune réserve à la présente convention n'est autorisée".

20. M. TANIKAWA (Japon) appuie la proposition soviétique visant à supprimer purement et simplement l'article sur les réserves.

21. M. MORENO PARTIDAS (Venezuela) dit qu'il partage l'opinion exprimée par les représentants de la Sierra Leone et de la Norvège.

22. Pour M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne), la question dont la Commission est saisie est parfaitement claire : il s'agit de savoir si l'on supprime purement et simplement l'article sur les réserves ou si l'on conserve, dans un article distinct, une disposition ainsi conçue : "Aucune réserve à la présente convention n'est autorisée". Cette question devrait être mise aux voix.

23. M. GUEIROS (Brésil) fait observer que la proposition française (A/CONF.89/C.1/L.207) doit être examinée en plénière et que la proposition grecque (A/CONF.89/C.1/L.179) n'a pas été acceptée. Dans ces conditions et puisqu'il ne peut pas non plus accepter la proposition soviétique, le représentant du Brésil serait d'avis que la Commission propose l'inclusion dans la convention d'une disposition prévoyant simplement que celle-ci ne peut faire l'objet d'aucune réserve.

24. M. NILSSON (Suède) se prononce également pour une disposition en ce sens.

25. M. MASSUD (Pakistan) reconnaît lui aussi que la disposition visant à n'autoriser aucune réserve à la convention devrait être maintenue, puisque son absence entraînerait l'application de la Convention de Vienne sur le droit des traités et que, en outre, l'objectif même de la convention, qui est la codification du droit international en la matière et l'uniformisation des règles, serait remis en cause.

26. M. NELSON (Ghana) considère que, puisque toutes les réserves proposées ont été rejetées, il convient d'inclure dans la convention une disposition interdisant formellement les réserves. La Convention de Vienne sur le droit des traités ne pourrait être invoquée qu'en l'absence d'une telle disposition.

27. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation se prononce pour le maintien du paragraphe 2.

28. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que, compte tenu des observations qui ont été formulées, il retire la proposition de sa délégation.

29. Le PRÉSIDENT constate que l'opinion générale est favorable à la suppression de l'article sur les réserves, à l'exception du paragraphe 2 remanié comme suit : "Aucune réserve à la présente convention n'est autorisée". En conséquence, il propose que la Commission décide de supprimer les paragraphes 1, 3, 4 et 5 de l'article et de renvoyer le paragraphe 2, ainsi modifié, au Comité de rédaction.

30. *Il en est ainsi décidé.*

Article [ ]. – Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

31. Le PRÉSIDENT appelle l'attention des membres de la Commission sur deux propositions présentées respectivement par le Danemark, la Finlande, la Norvège et la Suède (A/CONF.89/C.1/L.209) et par la France (A/CONF.89/C.1/L.201), qui concernent toutes deux la révision des montants de limitation de responsabilité. Il invite le représentant de la Norvège à présenter la proposition des pays nordiques.

32. M. SELVIG (Norvège) dit que la proposition figurant dans le document A/CONF.89/C.1/L.209 concerne une question à laquelle les délégations nordiques attachent la plus grande importance pour l'avenir de la convention. Les membres de la Commission se souviendront peut-être qu'au cours des débats de la Commission sur les limites de responsabilité on a évoqué la diminution en valeur réelle du montant des limites de responsabilité au cours des 10 dernières années, essentiellement imputable à l'inflation mondiale. Il est probable que ce phénomène persistera; en conséquence, les Etats pourraient, à un stade ultérieur, considérer que les montants spécifiés dans la convention sont trop faibles en valeur réelle et, par conséquent, refuser d'adhérer à la convention. De toute évidence, il est souhaitable de prévoir une procédure spéciale pour la révision des montants de limitation et de l'unité de compte, sans pour cela modifier la structure de base de la convention. En vertu du paragraphe 1 de l'article proposé par les pays nordiques, le dépositaire serait autorisé à convoquer, sous les auspices des Nations Unies, une conférence réunissant tous les Etats, et non pas les Etats contractants seulement. Le paragraphe 2 prévoit que le dépositaire convoquera une telle conférence lorsqu'un quart au moins des Etats contractants en feront la demande ou lorsque la CNUDCI en fera la demande parce qu'elle estime qu'une modification importante est intervenue dans la valeur des montants. On a estimé que la CNUDCI, qui a élaboré le projet de convention, est l'organe compétent pour entreprendre les travaux préparatoires à une telle conférence. Le paragraphe 3 prévoit que les amendements ainsi adoptés entreront en vigueur lorsqu'ils auront été acceptés par la moitié des Etats contractants.

33. Le paragraphe 4 envisage une situation dans laquelle certains Etats sont restés parties à la convention sous sa forme non amendée, alors que d'autres Etats ont accepté les amendements qui ont été adoptés. Il vise essentiellement à permettre à cette dernière catégorie d'Etats d'appliquer les nouvelles limites, même s'il s'agit de ressortissants d'Etats contractants qui n'ont pas accepté les amendements. Cette disposition permettrait d'éviter les difficultés qui pourraient se produire, même s'il s'agit d'un transport entre deux Etats qui ont tous deux accepté les amendements, lorsque ce transport est effectué par un navire d'un Etat qui ne l'a pas fait, situation dans laquelle les Etats qui ont accepté les amendements seraient théoriquement liés par le texte initial de la convention tant à l'égard de l'Etat d'immatriculation du navire que du navire lui-même. De l'avis des délégations nordiques, le paragraphe 4 est indispensable pour éviter toute inégalité résultant du fait que les parties en cause appartiennent à des pays différents.

34. Le paragraphe 5, qui est de caractère technique, prévoit une disposition analogue à celle qui s'applique généralement aux amendements à la convention.

35. La procédure proposée permettrait de remédier à la diminution de la valeur réelle des montants de limitation, qui pourrait, en l'absence d'une disposition de ce genre, mettre en péril la bonne application de la convention.

36. Le PRÉSIDENT fait observer que la teneur de la proposition française (A/CONF.89/C.1/L.201) est analogue à celle des pays nordiques. Dans ces conditions, il demande au représentant de la France s'il tient à maintenir sa proposition.

37. M. CARRAUD (France) dit que l'on pourrait peut-être combiner les deux propositions. La proposition française a le mérite de prévoir une procédure de révision automatique tous les cinq ans et d'assurer l'autonomie de la Conférence de révision par rapport aux autres organes. En outre, elle est formulée en termes très précis. Cependant, le représentant de la France ne maintiendra pas sa proposition, si tel est le vœu du Président.

38. M. LAVIÑA (Philippines) dit que, si sa délégation appuie la proposition des pays nordiques, elle approuve également la proposition française visant à instituer une procédure de révision automatique. En conséquence, elle estime qu'il conviendrait de remanier le paragraphe 2 de la première proposition afin de prévoir que la Conférence de révision sera convoquée tous les cinq ans ou lorsqu'un quart au moins des Etats contractants en feront la demande.

39. M. CASTRO (Mexique) dit que les termes de la proposition française semblent tout à fait acceptables.

40. La délégation mexicaine a quelque difficulté à accepter le paragraphe 2 de la proposition des pays nordiques, selon lequel il appartiendra à la CNUDCI de décider qu'une modification importante est intervenue dans la valeur des montants. Tous les pays Membres des Nations Unies ne sont pas membres de la CNUDCI et, en conséquence, certains des Etats contractants parties à la convention ne participeraient pas à cette décision. C'est pourquoi on pourrait peut-être modifier le paragraphe 2 pour indiquer qu'une conférence de révision sera convoquée lorsqu'un organe compétent des Nations Unies en fera la demande, sur une décision prise à la majorité des parties contractantes. A cette réserve près, M. Amado Castro peut appuyer la proposition des pays nordiques.

41. M. MARTÍNEZ MORCILLO (Espagne), souscrivant aux observations du représentant du Mexique concernant le paragraphe 2 de la proposition des pays nordiques, dit que l'adoption d'une telle disposition conférerait à la CNUDCI le pouvoir de réviser une convention qui devrait être autonome par nature. La délégation espagnole peut souscrire aux dispositions prévues dans la proposition française.

42. M. SANYAOLU (Nigéria) dit que sa délégation approuve la proposition des pays nordiques, qui tend à remédier aux effets de l'inflation mondiale. En ce qui concerne le paragraphe 2, elle reconnaît qu'il peut y avoir quelques difficultés, étant donné que la CNUDCI ne pourrait peut-être pas convoquer une conférence de révision sans le consentement de tous ses membres et que toutes les parties contractantes ne sont pas membres de la CNUDCI. Cependant, ces objections ne sont pas très graves et la délégation nigériane estime que, du fait que la CNUDCI a élaboré le projet de convention, elle est l'organe approprié pour procéder aux travaux préparatoires à la conférence envisagée. En outre, tous les doutes qu'elle pourrait avoir à ce sujet sont dissipés par la clause qui prévoit que la Conférence ne peut être convoquée que "lorsqu'un quart au moins des Etats contractants en feront la demande".

43. A première vue, la délégation nigériane s'était demandé si, sous sa forme actuelle, le paragraphe 4 de la proposition des pays nordiques ne pouvait pas être interprété comme une atteinte aux droits souverains des Etats membres et au principe "*Pacta sunt servanda*". Cependant, le paragraphe 4 de l'article 40 de la Convention de Vienne sur le droit des traités prévoit que l'accord portant amendement ne lie pas les Etats qui sont déjà parties au traité et qui ne deviennent pas parties à cet accord. Il apparaît donc, tout bien considéré, que le principe énoncé au paragraphe 4 de la proposition des pays nordiques est justifié, étant donné qu'il vise à permettre à un plus grand nombre d'Etats d'accepter l'amendement apporté au texte initial du traité. En outre, la délégation nigériane estime qu'un Etat membre qui procède à des échanges commerciaux avec un autre Etat membre qui a accepté un amendement doit être réputé avoir appliqué la convention telle qu'elle a été amendée. Si cette interprétation du paragraphe 4 est correcte, M. Sanyaolu prie instamment les auteurs de la proposition de vouloir le confirmer.

44. Sous réserve de ces observations, la délégation nigériane appuie la proposition des pays nordiques.

45. M. WANSEK (République-Unie du Cameroun) dit que les propositions contenues dans les documents A/CONF.89/C.1/L.201 et L.209 sont en grande partie complémentaires et que la délégation camerounaise approuve l'idée dont elles s'inspirent toutes deux.

46. M. GUEIROS (Brésil) approuve le principe contenu dans les propositions de la France et des pays nordiques. La stabilité monétaire est nécessaire à la bonne marche du commerce international, mais elle est extrêmement difficile à réaliser. En ce qui concerne la proposition de la délégation française, M. Gueiros estime qu'il serait préférable que la période de cinq ans soit considérée comme un minimum pour la révision des montants de responsabilité. De l'avis de la délégation brésilienne, une formule associant les deux propositions, fondée principalement sur le texte du document A/CONF.89/C.1/L.209, mais contenant une clause stipulant que les conférences de révision ne peuvent être convoquées à moins de cinq ans d'intervalle, constituerait un moyen approprié pour assurer la stabilité des montants de responsabilité.

47. M. POPOV (Bulgarie) dit que sa délégation, tout en approuvant le principe dont s'inspire le document A/CONF.89/C.1/L.209, juge inopportun d'autoriser la CNUDCI à demander au dépositaire de convoquer une conférence de révision; en l'occurrence, la CNUDCI n'a pas qualité pour représenter des Etats souverains. En outre, le nombre d'Etats requis pour présenter une demande de convocation de la Conférence est trop faible; il devrait représenter au moins le tiers des Etats

contractants. Enfin, la proportion des Etats contractants mentionnée au paragraphe 3 du texte proposé ne constitue pas une majorité. Pour toutes ces raisons, la délégation bulgare est dans l'impossibilité d'appuyer la proposition des pays nordiques telle qu'elle est formulée.

48. Mme OLOWO (Ouganda) dit que sa délégation approuve les deux propositions. En ce qui concerne le calendrier des conférences de révision, la délégation ougandaise se prononce pour la période de cinq ans envisagée dans la proposition française, car il pourrait être difficile d'obtenir qu'un nombre suffisant d'Etats membres de la CNUDCI reconnaissent qu'une modification importante est intervenue dans la valeur du montant des limites, selon la formule proposée dans le document A/CONF.89/C.1/L.209. A cet égard, dans le texte anglais du paragraphe 2 de ce document, il conviendrait de faire suivre l'expression "*whenever UNCITRAL so requests*" du mot "*when*" et non du mot "*because*". Le paragraphe 3 devrait être modifié de manière à n'exiger l'acceptation que de 20 Etats contractants, au lieu de la moitié d'entre eux, pour l'entrée en vigueur d'un amendement, puisque aussi bien c'est ce nombre qui a été prévu par la Deuxième Commission pour l'entrée en vigueur de la convention. Il s'ensuit que le pourcentage d'un quart des Etats contractants mentionné au paragraphe 2 devrait être réduit en conséquence afin de conserver la proportion voulue.

49. Le PRÉSIDENT propose de suspendre la séance et de constituer un groupe de travail composé des représentants de la Bulgarie, de la France, de la Norvège, de l'Ouganda, des Philippines et de la Pologne, qui établirait pendant cette suspension de séance un texte définitif fondé sur les propositions contenues dans les documents A/CONF.89/C.1/L.201 et L.209.

50. *Il en est ainsi décidé.*

51. *La séance est suspendue à 15 h 40; elle est reprise à 16 h 55.*

52. M. OKALI (Secrétaire adjoint de la Première Commission) donne lecture du texte d'une proposition révisée établie par le groupe de travail spécial sur la base des textes contenus dans les documents A/CONF.89/C.1/L.201 et L.209. Ce texte est le suivant :

"1. Nonobstant les dispositions de l'article [Révision et amendements], une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou les deux unités, définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26, par d'autres unités sera convoquée par le dépositaire conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

"2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire tous les cinq ans ou lorsqu'un tiers au moins des Etats contractants en feront la demande.

"3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à toutes les Parties contractantes pour acceptation et à tous les Etats signataires de la convention pour information.

"4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai d'un an à compter de son acceptation par la moitié des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument officiel à cet effet auprès du dépositaire.

"5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les Etats contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

"6. La convention telle qu'amendée sera réputée s'appliquer à tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente convention."

53. M. AMOROSO (Italie) dit que le texte révisé présente quelques difficultés pour sa délégation, étant donné que le paragraphe 2 ne contient aucune disposition relative à l'intervalle minimal à établir entre les conférences de révision. Aux termes du nouveau texte proposé, une conférence de révision peut être convoquée par le dépositaire dès qu'un tiers seulement des Etats contractants en fait la demande. La délégation italienne aurait pu accepter le principe d'une réunion automatique tous les cinq ans, comme il était prévu dans la proposition française initiale (A/CONF.89/C.1/L. 201). Le nouveau texte devrait être modifié, afin de prévoir un intervalle minimal de cinq ans.

54. Pour entrer en vigueur, les amendements devraient être acceptés par une nette majorité des Etats contractants, et la proportion indiquée au paragraphe 4 devrait être des deux tiers au lieu de la moitié.

55. Le représentant de l'Italie apprécie à leur juste valeur les efforts accomplis par le Groupe de travail spécial et il est conscient de la nécessité de ne pas perdre de temps, mais il estime que le texte révisé doit être quelque peu modifié afin d'être acceptable pour toutes les délégations.

56. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que sa délégation ne peut appuyer la proposition révisée. D'une façon générale, elle ne voit pas la nécessité de réviser le montant des limites de responsabilité. Si l'on tenait à prévoir une révision, la délégation de la République fédérale d'Allemagne aurait pu accepter la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.1/L.209. Elle ne voit aucune raison d'instituer une révision obligatoire tous les cinq ans.

57. M. CASTRO (Mexique) dit que sa délégation peut accepter le texte révisé proposé par le Groupe de travail spécial. Le paragraphe 2 de cette proposition prévoit une révision tous les cinq ans, tout en respectant les droits souverains des Etats contractants.

58. M. QUARTEY (Ghana) estime que la convocation obligatoire de conférences de révision tous les cinq ans serait trop onéreuse pour de nombreux pays. Il conviendrait de supprimer la clause relative aux révisions quinquennales afin que ces conférences puissent être simplement convoquées à la demande d'un tiers au moins des Etats contractants, lesquels agiraient sans nul doute en pleine conscience de leurs responsabilités.

59. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'il préfère le texte révisé sous sa forme actuelle. Cependant, si la majorité des membres se prononcent pour la suppression de la clause exigeant une conférence de révision quinquennale, la proportion d'un tiers des Etats contractants, qui est nécessaire pour demander la convocation d'une conférence, devra être ramenée à un quart.

60. M. KHOO (Singapour) se prononce contre la convocation obligatoire d'une conférence de révision tous les cinq ans, qui constitue, à son avis, une prescription beaucoup trop lourde. Néanmoins, il peut accepter la proposition tendant à ce qu'une conférence de révision puisse être demandée par un quart des Etats contractants au lieu d'un tiers.

61. M. CLETON (Pays-Bas) estime avec les représentants du Ghana et de Singapour qu'il est inopportun de prévoir une conférence de révision automatique tous les cinq ans. Ces conférences ne devraient être convoquées qu'en cas de nécessité et, de ce point de vue, la proposition du Groupe de travail spécial ne fait aucune allusion à une modification sensible de la valeur réelle. La délégation des Pays-Bas pourrait accepter une formule de révision calquée sur celle qui figure à l'article 21 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

62. Le paragraphe 4 du projet présente également des difficultés dans ses rapports avec le paragraphe 5, car il semble en découler que si la moitié seulement des Etats contractants acceptent un amendement ceux-ci peuvent imposer les montants révisés aux autres Etats contractants qui n'ont pas notifié expressément au dépositaire qu'ils n'étaient pas liés par cet amendement. Il serait difficile de persuader le Parlement des Pays-Bas d'approuver une telle disposition.

63. M. BYERS (Australie) appuie le texte révisé sous sa forme actuelle. Les membres de la Commission ont été consultés au sujet d'une révision quinquennale et la majorité d'entre eux semblaient favorables à une révision périodique obligatoire. Lorsqu'il s'avère qu'il n'est pas nécessaire d'augmenter le montant des limites de responsabilité, la Conférence de révision pourrait être de brève durée. Cependant, en période d'inflation rapide, il est raisonnable de prévoir une révision, pour que les montants établis suivent l'évolution des prix.

64. M. NDAWULA (Ouganda) dit que la disposition prévoyant une révision quinquennale obligatoire est fondée sur l'hypothèse vraisemblable qu'au cours de cette période les valeurs monétaires mondiales subiront des changements assez importants pour justifier la convocation d'une conférence de révision.

65. M. QUARTEY (Ghana) indique que sa délégation n'a pas de position bien arrêtée concernant la nécessité de réduire à un quart la proportion d'Etats contractants qui est requise pour demander la convocation d'une conférence de révision. Cependant, il tient à proposer formellement de supprimer au paragraphe 2 les mots "tous les cinq ans ou" car les Etats contractants savent bien si les fluctuations sont suffisantes pour justifier la réunion d'une conférence. La suppression de ces mots permettrait d'éviter de convoquer une conférence pour découvrir ensuite qu'il n'y a rien à changer.

66. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) estime lui aussi que la disposition tendant à ce qu'une conférence de révision soit convoquée à des intervalles obligatoires de cinq ans est déraisonnable et inacceptable. En ce qui concerne le paragraphe 4 du texte révisé, il s'associe au représentant de l'Italie pour estimer que la proportion d'acceptations requises pour qu'un amendement entre en vigueur devrait être des deux tiers au lieu de la moitié.

67. M. LAVIÑA (Philippines) indique qu'en rédigeant le texte révisé le Groupe de travail spécial a tenu compte de ce qu'il croyait être le vœu de la majorité d'inscrire au paragraphe 2 la disposition proposée par la France qui prévoyait la convocation automatique d'une conférence de révision tous les cinq ans.

68. Le PRÉSIDENT met aux voix les propositions tendant à supprimer, au paragraphe 2 du texte révisé, les mots "tous les cinq ans ou" et à remplacer les mots "un tiers" par les mots "un quart".

69. *Par 36 voix contre 11, avec 21 abstentions, ces modifications sont approuvées.*

70. M. YÉPEZ (Venezuela) dit que sa délégation a voté contre les amendements proposés, d'une part parce qu'elle estime qu'une conférence de révision devrait obligatoirement se tenir tous les cinq ans, et d'autre part parce que la question du nombre des demandes nécessaires pour la convocation d'une conférence de révision est déjà réglée par une décision prise par la Deuxième Commission sur une proposition de la Norvège (A/CONF.89/C.2/L.26).

71. M. BURGUCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) indique qu'il s'est abstenu lors du vote, tout en étant partisan de la suppression de l'exigence d'une conférence quinquennale de révision, parce qu'il n'était pas d'avis de réduire d'un tiers à un quart la proportion d'Etats contractants requise, pour demander la convocation d'une conférence.

72. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur la proposition italienne visant à remplacer, au paragraphe 4 du texte révisé, les mots "la moitié" par les mots "les deux tiers".

73. *Par 32 voix contre 27, avec 8 abstentions, la proposition est adoptée.*

74. *Par 35 voix contre 6, avec 23 abstentions, l'ensemble du texte révisé, tel qu'il a été modifié, est adopté.*

Conclusion des travaux de la Commission

75. Le PRÉSIDENT prononce la clôture des travaux de la Première Commission.

La séance est levée à 17 h 45.

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES DES SÉANCES DE LA DEUXIÈME COMMISSION

1re séance

Lundi 13 mars 1978, à 11 h 15.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.1

Adoption de l'ordre du jour

1. *L'ordre du jour provisoire est adopté (A/CONF.89/C.2/L.1).*

Election d'un vice-président et d'un rapporteur

2. Le PRÉSIDENT propose que la Commission renvoie l'examen du point 2 de l'ordre du jour à une autre séance.

3. *Il en est ainsi décidé.*

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.2)

4. Le PRÉSIDENT demande que, afin d'accélérer les travaux de la Commission, les membres de la Commission s'abstiennent de faire des déclarations générales sur l'ensemble du projet d'articles, mais portent toute leur attention sur le fond de chaque projet d'article.

5. M. KRISHNAMURTHY (Inde), se référant à l'avant-dernière phrase du paragraphe 1 de l'introduction au document A/CONF.89/6, dit que certaines des clauses finales proposées par le Secrétariat paraissent avoir été calquées sur les dispositions correspondantes de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, par exemple le projet d'article sur l'entrée en vigueur. Or, la délégation indienne n'est pas en mesure d'accepter l'orientation générale des dispositions finales de ce code de conduite. Elle souhaite vivement que le projet de convention à l'examen entre en vigueur aussitôt que possible et elle propose donc que les dispositions finales soient plus simples que celles de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes.

6. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'il serait sage de rédiger les dispositions finales de manière que la convention proposée entre en vigueur lorsque l'instrument aura été ratifié par un nombre substantiel d'Etats représentant un pourcentage important du tonnage des flottes commerciales mondiales.

7. M. LAVIÑA (Philippines) appuie les observations du représentant de l'Inde concernant les dispositions finales du projet de convention. La délégation philippine appuiera la variante de l'article sur l'entrée en vigueur proposée par la délégation indonésienne (A/CONF.89/C.2/L.2).

8. M. YÉPEZ (Venezuela) dit que l'entrée en vigueur de la convention proposée ne devrait pas dépendre de sa ratification par un certain nombre d'Etats dont les flottes commerciales atteignent un tonnage combiné représentant un certain pourcentage du tonnage mondial. De l'avis de la délégation vénézuélienne, les dispositions finales devraient être aussi simples que possible afin que la convention proposée puisse entrer en vigueur dans le plus bref délai.

9. Au sujet des réserves, M. Yépez dit que, si des réserves étaient autorisées, elles devraient être limitées à un minimum afin d'éviter les difficultés qui surgissent lorsque des dispositions d'une convention sont applicables à certains Etats sans l'être à d'autres.

10. M. CARRAUD (France) dit que la délégation française espère elle aussi que les dispositions finales seront aussi simples que possible. Il estime cependant qu'il faudrait arriver à un compromis entre le souhaitable et le possible. Il serait peut-être nécessaire de prévoir que la convention proposée entrera en vigueur lorsqu'elle aura été ratifiée par un certain nombre d'Etats représentant un certain pourcentage du tonnage de la marine marchande mondiale.

11. M. TERASHIMA (Japon) pense que, en ce qui concerne les dispositions finales, le précédent que constitue la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes mérite considération. La délégation japonaise présentera peut-être une proposition sur la question.

12. Le PRÉSIDENT, rappelant aux participants qu'il leur a demandé de s'abstenir de faire des déclarations générales sur l'ensemble du projet d'articles, propose que la Commission examine les articles l'un après l'autre.

13. *Il en est ainsi décidé.*

Article [1][1]. – Dépositaire

14. M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit qu'en principe ce projet d'article ne soulève pas d'objection de la part de la déléga-

[1] La numérotation du projet d'articles est provisoire.

tion soviétique, qui estime cependant que cette disposition pourrait trouver place dans le projet d'article sur la signature, la ratification, etc. Une proposition à cet effet sera présentée par écrit.

15. M. FAHIM (Egypte) dit que la délégation égyptienne n'est pas opposée au texte de l'article tel qu'il est rédigé, mais suggère d'insérer les mots "à New York" après les mots "Nations Unies".

16. M. LAVIÑA (Philippines) dit que cet article, tel qu'il est rédigé, ne soulève pas d'objection de la part de la délégation philippine. Il note cependant qu'un amendement sera présenté par la délégation de l'Union soviétique.

17. M. KRISHNAMURTHY (Inde) fait observer que plusieurs instruments internationaux, dont la Convention de Vienne sur le droit des traités, contiennent une description précise des fonctions du dépositaire. Le texte du projet d'article à l'examen est incomplet en ce sens qu'il ne fait aucune référence aux obligations dont le Secrétaire général devra s'acquitter en ce qui concerne la nouvelle convention.

18. Mlle ROCA (Equateur), estimant elle aussi que les fonctions du dépositaire devraient être spécifiquement mentionnées dans la convention, exprime l'espoir que le représentant de l'Inde présentera une proposition écrite à ce sujet.

19. M. SLOAN (Secrétariat) fait observer que le texte soumis à la Commission a été rédigé aussi simplement que possible; en effet, les procédures relatives aux fonctions du dépositaire sont maintenant bien définies dans le cadre de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

20. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) estime que le projet d'article ne devrait pas être modifié.

21. Le PRÉSIDENT dit que, s'il n'y a pas d'objection, il considérera que la Commission accepte d'interrompre l'examen du projet d'article jusqu'à ce que la ou les délégations qui le désirent aient présenté des amendements par écrit.

22. *Il en est ainsi décidé.*

Article [2]. – *Mesures d'application*

23. M. CANTIN (Canada) dit que la délégation canadienne est favorable à l'inclusion de dispositions comme celles du projet d'article [2]. Toutefois, la décision définitive sur cet article dépend pour beaucoup du point de savoir si certaines dispositions de fond seront ou non incluses dans d'autres titres de la convention. Il propose donc de différer l'examen du projet d'article.

24. M. BELLAMY (Australie) estime qu'une disposition comme celle qui est examinée ne devrait pas figurer dans la convention sauf si un Etat estime qu'elle est réellement nécessaire. Il est donc favorable à l'idée d'ajourner la discussion sur ce projet d'article tant qu'on ne verra pas clairement s'il est ou non nécessaire.

25. M. KRISHNAMURTHY (Inde) propose que la Commission examine la possibilité de supprimer purement et simplement le projet d'article, dont les dispositions poseraient certainement des problèmes internes et externes aux Etats.

26. M. SLOAN (Secrétariat), répondant à une question de M. CARRAUD (France), dit qu'il n'a pas grand-chose à ajouter aux indications contenues dans la note de page 1 relative au projet d'article. On trouve une disposition très voisine dans la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, la première qui ait été examinée sous les auspices de la CNUDCI. Le Secrétariat n'est pas convaincu de l'utilité du projet d'article et le texte a été mis entre crochets de manière à laisser à la Conférence le soin de décider s'il faut le maintenir ou non.

27. M. PALMER (Royaume-Uni) dit que sa délégation n'a pas d'idées bien arrêtées sur le projet d'article. Les représentants du Canada et de l'Australie ont suggéré d'en différer l'examen jusqu'à ce que la situation se clarifie, et l'idée est excellente.

28. M. KRISHNAMURTHY (Inde) déclare partager cette opinion.

29. M. LAVIÑA (Philippines) dit que la délégation philippine ne s'oppose pas à la suppression du projet d'article, elle accepterait cependant de différer la décision sur ce point.

30. M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que la délégation soviétique appuie la proposition de supprimer le projet d'article mais ne s'oppose pas à ce que la décision soit remise à une séance ultérieure.

31. M. GANTEN (République fédérale d'Allemagne) dit que la délégation de la République fédérale d'Allemagne, qui représente un Etat fédéral, ne pense pas que le projet d'article soit nécessaire, elle peut cependant accepter qu'il soit maintenu, si tel est le souhait d'autres Etats.

32. Le PRÉSIDENT dit que, s'il n'y a pas d'objection, il considérera que la Commission souhaite ajourner l'examen du projet d'article.

33. *Il en est ainsi décidé.*

Article [3]. – *Date d'application*

34. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit qu'il serait préférable d'examiner la date d'application en relation avec le projet d'article [6], qui concerne l'entrée en vigueur. Il propose en conséquence que les projets d'articles [3] et [6] soient examinés ensemble à une date ultérieure.

35. M. de BRUIJN (Pays-Bas), M. MÜLLER (Suisse), M. NDAWULA (Ouganda) et M. NIANG (Sénégal) appuient la proposition du représentant de l'Inde.

36. *Il en est ainsi décidé.*

Article [4]. – *Signature, ratification* [*acceptation, approbation*], *adhésion*

37. M. TERASHIMA (Japon) propose que les mots "acceptation, approbation" soient maintenus dans tout le texte de l'article. Leur maintien intéresse le Japon pour des raisons constitutionnelles internes.

38. Mme BRUZELIUS (Norvège) appuie la proposition japonaise, estimant d'une manière générale qu'il convient d'accepter tout ce qui peut aider le plus grand nombre possible d'Etats à devenir parties à la convention.

39. Elle rappelle que le délai prévu pour la signature dans certaines conventions maritimes récentes (par exemple la Convention de Londres de 1976) s'est révélé trop court et elle propose en conséquence que la date qui sera indiquée aux paragraphes 1 et 3 du projet d'article soit fixée de manière à laisser un délai de deux ans pour la signature.

40. Elle appuie la disposition du paragraphe 2 qui exige la ratification par les Etats signataires et exclut toute solution telle que la signature ait pour effet de lier l'Etat signataire.

41. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit que les mots "acceptation" et "approbation" ne sont pas d'usage courant dans les conventions des Nations Unies et que, de toute façon, leur sens est implicite dans le terme "ratification". Il propose, par conséquent, de les supprimer du projet d'article [4].

42. Il pense qu'un délai de deux ans pour la signature est trop long, car de nombreux Etats souhaitent vivement que la convention entre en vigueur aussitôt que possible. Il propose un délai d'un an.

43. M. YÉPEZ (Venezuela) dit que, si certains Etats préfèrent que les mots "acceptation, approbation" soient maintenus, il n'insistera pas pour qu'ils soient supprimés. Comme le représentant de l'Inde, il pense que le délai prévu pour la signature doit être le plus court possible, car les Etats qui n'auront pas signé la convention dans le délai fixé pourront toujours utiliser la procédure d'adhésion.

44. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) est d'avis, comme le représentant japonais, de maintenir les mots "acceptation, approbation".

45. M. LAVIÑA (Philippines) partage l'opinion du représentant de l'Inde : les mots "acceptation, approbation" sont inutiles, mais il ne s'oppose pas à leur maintien. Il appuie la proposition du représentant de l'Inde de fixer à 12 mois le délai prévu pour la signature.

46. M. NDAWULA (Ouganda) estime que les mots "acceptation, approbation" devraient être supprimés car ils sont redondants. Le délai prévu pour la signature devrait être fixé à 12 mois au plus.

47. M. MARTÍNEZ-MORCILLO (Espagne) dit que les mots "acceptation, approbation" sont compris dans le terme "ratification" et sont, par conséquent, inutiles; si certains Etats désirent les maintenir, cela ne doit pas poser de graves problèmes. Le délai à prévoir pour la signature ne devrait pas non plus poser de problèmes, étant donné qu'une fois expirée la procédure d'adhésion peut toujours être utilisée.

48. M. PALMER (Royaume-Uni) estime que les mots "acceptation, approbation" doivent être maintenus. Le délai à prévoir pour la signature dépend en partie du point de savoir si l'on disposera d'un texte définitif à la fin de la présente Conférence. Pour M. Palmer, le fait de prévoir un court délai pour la signature n'est pas nécessairement le meilleur moyen de favoriser l'entrée en vigueur aussi rapide que possible de la convention.

49. M. KANG (République de Corée) pense qu'un délai d'un an pour la signature devrait suffire.

50. M. WUREH (Libéria) dit que les mots "acceptation, approbation" devraient être maintenus. Un délai d'un an pour la signature devrait suffire.

51. M. POTOMIANOS (Grèce) partage l'opinion du représentant norvégien sur le délai à prévoir pour la signature.

52. M. CANTIN (Canada) dit qu'il pourrait accepter le maintien des mots "acceptation, approbation".

53. M. YÉPEZ (Venezuela) dit que, si le texte de la convention est prêt à la fin de la Conférence, il pourrait être signé à ce moment-là, ou bien il pourrait peut-être y avoir une courte session pour la signature à New York. Il serait bon que le représentant du Royaume-Uni présente officiellement une proposition précisant sa précédente déclaration.

54. Le PRÉSIDENT rappelle aux délégations que, aux termes de l'article 28 du règlement intérieur, les propositions doivent être présentées par écrit et distribuées à toutes les délégations au plus tard la veille de la séance à laquelle elles seront examinées.

55. M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit qu'il a déjà proposé de réunir en un seul les articles [1] et [4]. Il a rédigé à cette fin une proposition qui se lit comme suit[2] :

"Article [ ]. – Signature, ratification, adhésion

"1. La présente convention sera ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au ..... et restera ensuite ouverte à l'adhésion.

"2. La présente convention est sujette à ratification par les Etats signataires.

"3. Les instruments de ratification et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui sera le dépositaire de la présente convention."

La séance est levée à 13 heures.

[2] Proposition distribuée sous la cote A/CONF.89/C.2/L.3.

2e séance

Mardi 14 mars 1978, à 10 h 15.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.2

Election d'un vice-président et d'un rapporteur (fin)

1. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) propose d'élire M. Th. J. A. M. de Bruijn (Pays-Bas) aux fonctions de vice-président.

2. M. ROTH (République fédérale d'Allemagne), M. PALMER (Royaume-Uni) et M. GUEIROS (Brésil) appuient cette candidature.

3. *M. de Bruijn (Pays-Bas) est élu vice-président par acclamation.*

4. M. ARREBOLA (Cuba) propose d'élire M. N. Gueiros (Brésil) aux fonctions de rapporteur.

5. Mme ROCA (Equateur), M. DDUMBA (Ouganda), M. MURAD (Indonésie), M. FAHIM (Egypte), M. NIANG (Sénégal), M. VINCENT (Sierra Leone), M. KANYENYE (République-Unie de Tanzanie), M. KRISHNAMURTHY (Inde), M. AMOR (Mexique), M. KELLER (Libéria) et M. YÉPEZ (Venezuela) appuient cette candidature.

6. *M. Gueiros (Brésil) est élu rapporteur par acclamation.*

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add. 1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.3, L.4, L.6 à 9) [*suite*]

Article [1]. – *Dépositaire* (fin)

7. Mme ROCA (Equateur), parlant en tant que l'un des auteurs de l'amendement à l'article relatif au dépositaire (A/CONF.89/C.2/L.9), dit que divers traités internationaux récents précisent les fonctions du dépositaire; l'Equateur n'a pas signé la Convention de Vienne sur le droit des traités[1], mais on trouve les mêmes dispositions sur les fonctions de dépositaire dans d'autres instruments internationaux auxquels l'Equateur est partie. La nature de ces fonctions est largement connue et Mme Roca ne pense pas qu'il soit nécessaire de les énoncer en détail dans la convention à l'examen.

8. M. KRISHNAMURTHY (Inde), parlant en tant que l'un des auteurs de l'amendement, dit que les fonctions de dépositaire sont décrites en détail à l'article 77 de la Convention de Vienne sur le droit des traités. L'amendement vise à préciser que ces fonctions seront confiées exclusivement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

9. Le PRÉSIDENT se demande si la Conférence a le droit d'informer le Secrétaire général qu'il doit assumer les fonctions de dépositaire et de lui dire en quoi consistent ces fonctions. On peut penser que le Secrétaire général sait certainement en quoi consistent les fonctions dont il devra s'acquitter en qualité de dépositaire.

10. M. KRISHNAMURTHY (Inde) explique que l'amendement proposé vise simplement à préciser qui doit remplir les fonctions de dépositaire.

11. M. TERASHIMA (Japon) appelle l'attention sur les propositions de l'URSS (A/CONF.89/C.2/L.3) et de l'Ouganda (A/CONF.89/C.2/L.4) qui tendent à supprimer le projet d'article et à en insérer les dispositions dans le projet d'article sur la signature, la ratification, etc. Par conséquent, la Commission devrait d'abord décider s'il faut, dans la convention, un article distinct consacré au "Dépositaire". Un article distinct, estime M. Terashima, est indispensable car les fonctions du dépositaire ne se bornent pas nécessairement à recevoir les instruments de ratification et d'adhésion.

12. M. Terashima n'a pas de position bien arrêtée au sujet de l'amendement proposé par l'Equateur et l'Inde (A/CONF.89/C.2/L.9) mais il ne pense pas que cet amendement modifierait le fond du projet d'article tel qu'il est actuellement libellé.

13. M. ROTH (République fédérale d'Allemagne), comme le représentant du Japon, pense qu'il devrait y avoir un article distinct "Dépositaire". L'amendement proposé par l'Equateur et l'Inde doit faciliter la tâche du Secrétariat des Nations Unies; sinon, il est inutile.

14. M. MARTÍNEZ MORCILLO (Espagne) dit qu'il est inutile d'ajouter à l'article le membre de phrase proposé par l'Equateur et l'Inde. Les fonctions du dépositaire sont déterminées par le droit international mais, en l'occurrence, le droit international n'est pas très clair. Aucune des conventions dans lesquelles les fonctions du dépositaire ont été définies n'a été universellement appliquée. M. Martínez Morcillo préférerait donc que l'on approuve le texte dans sa version initiale.

15. M. CARRAUD (France) souscrit aux observations du représentant du Japon; les dispositions finales devraient débuter par une disposition désignant le Secrétaire général comme dépositaire de la convention.

16. L'amendement proposé par les délégations de l'Equateur et de l'Inde n'améliore en rien le texte proposé par le Secrétariat.

17. M. EYO (Nigéria), appuyé par M. FAHIM (Egypte), propose de maintenir le projet d'article tel qu'il a été rédigé par le Secrétariat.

[1] Voir *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le droit des traités, Documents de la Conférence* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.70.V.5), document A/CONF.39/27, p.311.

18. M. HAROON (Pakistan) estime qu'il devrait y avoir un article distinct "Dépositaire" et que l'amendement proposé par l'Equateur et l'Inde est sans objet.

19. M. VINCENT (Sierra Leone) dit que sa délégation approuve le texte établi par le Secrétariat. Le nouveau membre de phrase proposé par l'Equateur et l'Inde est inutile car on sait parfaitement quelles sont les fonctions d'un dépositaire.

20. M. DDUMBA (Ouganda) explique que la délégation ougandaise, en présentant la proposition distribuée sous la cote A/CONF.89/C.2/L.4, a voulu éviter une répétition superflue dans le texte de la convention. Il comprend les vues exprimées par diverses délégations quant à la nécessité d'un article distinct "Dépositaire", mais il persiste à penser que le projet d'article [1] devrait être réuni à celui qui concerne la signature, la ratification, etc.

21. M. NIANG (Sénégal) propose de maintenir le projet d'article [1] tel qu'il a été établi par le Secrétariat. Il ne serait pas judicieux de réunir cet article à l'article relatif à la signature, etc.

22. M. KRISHNAMURTHY (Inde) retire la proposition présentée par l'Equateur et l'Inde (A/CONF.89/C.2/L.9).

23. Le PRÉSIDENT, constatant que la majorité des membres paraît être favorable à un article distinct "Dépositaire", propose que le projet d'article établi par le Secrétariat soit adopté.

24. *Il en est ainsi décidé.*

Article [2]. – *Mesures d'application* (suite)

25. Le PRÉSIDENT se réfère à la décision prise précédemment par la Commission de différer l'examen du projet d'article [2] en attendant que la Première Commission ait achevé l'examen des points qui ont un rapport avec la question des mesures d'application.

Article [3]. – *Date d'application* (fin)

26. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'on ne voit pas bien si la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.2/L.7 vise à supprimer le projet d'article ou à en insérer la teneur dans un autre projet d'article.

27. M. KRISHNAMURTHY (Inde), parlant en tant que l'un des auteurs de la proposition, explique que cet amendement a pour but de transférer dans le projet d'article sur l'entrée en vigueur l'idée exprimée dans le projet d'article [3].

28. M. de BRUIJN (Pays-Bas), M. TERASHIMA (Japon), M. NIANG (Sénégal), M. MARTÍNEZ MORCILLO (Espagne), M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), M. VINCENT (Sierra Leone) et M. GUEIROS (Brésil) appuient la proposition de l'Equateur et de l'Inde.

29. M. PALMER (Royaume-Uni) estime que rien ne sera changé au fond du projet d'article [3], auquel la délégation du Royaume-Uni attache une importance particulière, qu'il soit maintenu en tant qu'article distinct ou en tant que partie d'un autre article. Cependant, la disposition en question étant logiquement liée à celles qui concernent l'entrée en vigueur, il pourrait appuyer la proposition de l'Equateur et de l'Inde.

30. M. PALLNA (Yougoslavie) dit que la délégation yougoslave pourrait également appuyer cette proposition tout en estimant qu'il s'agit d'une question de forme plutôt que de fond.

31. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) propose d'ajouter les mots "par mer" après les mots "contrats de transport".

32. M. NARVÁEZ (Equateur) propose que le Comité de rédaction, lorsqu'il examinera le projet d'article "Date d'application", tienne compte de la rédaction du paragraphe 1 de l'article 2, intitulé "Champ d'application" où figurent les mots "tous les contrats de transport".

33. M. KRISHNAMURTHY (Inde), au sujet de la proposition du représentant des Etats-Unis d'Amérique, fait observer que l'expression "contrat de transport" sera définie à l'article 1 "Définitions", qui est examiné par la Première Commission. Le libellé définitif de la disposition à l'examen dépendra de la définition adoptée par la Première Commission et sera sans doute établi par le Comité de rédaction.

34. M. ROTH (République fédérale d'Allemagne), Mlle CHIAH (Malaisie) et M. BELLAMY (Australie) souscrivent aux vues exprimées par le représentant de l'Inde.

35. Le PRÉSIDENT dit que, en l'absence d'objections, il considérera que la Commission décide de laisser au Comité de rédaction le soin d'établir le libellé définitif de la disposition, étant entendu que le texte sera inséré dans le même article que les dispositions relatives à l'entrée en vigueur de la convention.

36. *Il en est ainsi décidé.*

Article [4]. – *Signature, ratification* [*acceptation, approbation*], *adhésion* (suite)

37. M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) retire la proposition de la délégation soviétique (A/CONF.89/C.2/L.3) et s'associe à la proposition de la délégation indienne (A/CONF.89/C.2/L.8).

38. M. DDUMBA (Ouganda) retire la proposition de la délégation ougandaise (A/CONF.89/C.2/L.4).

39. M. MARTÍNEZ MORCILLO (Espagne) dit qu'il pourrait appuyer la proposition de la délégation indienne. Cependant, il estime que les mots "pendant un an" et "après un an", qui figurent aux paragraphes 1 et 3, respectivement, devraient être remplacés par une date précise.

40. M. YÉPEZ (Venezuela), M. DDUMBA (Ouganda) et M. HANKE (République démocratique allemande) appuient la proposition indienne.

41. M. AMOR (Mexique), rappelant ce que le représentant de la Norvège, à la précédente séance de la Commission, a dit au sujet du délai pendant lequel la convention devrait être ouverte à la signature, propose que ce délai soit de deux ans au lieu d'un an.

42. M. HAROON (Pakistan) appuie la proposition indienne à condition qu'une date précise soit indiquée aux paragraphes 1 et 3. A son avis, le délai pendant

lequel la convention sera ouverte à la signature ne devrait pas être supérieur à un an.

43. M. LAVIÑA (Philippines) fait siennes les observations de l'orateur précédent.

44. M. GUEIROS (Brésil) estime aussi qu'une année est un délai suffisamment long pour permettre aux Etats de signer la convention. Il partage l'opinion selon laquelle une date précise devrait être mentionnée dans l'article.

45. M. KANG (République de Corée) fait observer qu'on ne sait pas si les mots "acceptation, approbation" seront insérés ou supprimés, ce problème n'ayant pas encore été réglé. Il pourrait cependant appuyer, sauf sur ce point, le texte proposé par la délégation indienne.

46. M. POTOMIANOS (Grèce) estime que le délai à prévoir pour la signature de la convention devrait être de deux ans.

47. M. TERASHIMA (Japon) rappelle qu'il a proposé oralement, à la précédente séance de la Commission, de maintenir les mots "acceptation, approbation", proposition qui avait reçu un certain appui. En ce qui concerne le délai, il est lui aussi d'avis qu'une date précise devrait être mentionnée dans l'article et il suggère de rechercher un compromis qui satisferait à la fois les délégations favorables au délai d'un an et celles qui préconisent un délai de deux ans. Le paragraphe 1 de la proposition de l'URSS (A/CONF.89/C.2/L.3), qui réunit en un seul les pararaphes 1 et 3 de la proposition indienne, mérite d'être pris en considération, même s'il a été retiré.

48. M. TARASYUK (République socialiste soviétique d'Ukraine) estime que le texte proposé par la délégation indienne offre une bonne base de discussion. Il fait observer que, à la précédente séance de la Commission, la proposition de supprimer les mots "acceptation, approbation" a été assez bien accueillie, de même que l'idée de fixer un délai d'un an pour la signature de la convention. Ce délai devrait avoir pour point de départ l'adoption du texte de la convention.

49. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit que le texte proposé par la délégation indienne ne s'écarte pas sensiblement de celui qui a été établi par le Secrétariat. Les mots "acceptation, approbation" qui figurent entre crochets dans le projet du Secrétariat ne se trouvent que très rarement dans les instruments internationaux adoptés sous les auspices des Nations Unies. S'il est proposé un délai d'un an pour la signature, c'est pour déférer au vœu général de voir la convention entrer en vigueur le plus tôt possible.

50. M. VINCENT (Sierra Leone) appuie la proposition indienne et pense, avec d'autres orateurs, qu'une date précise devrait être mentionnée dans le texte.

51. M. PALMER (Royaume-Uni) pense également qu'une date précise devrait être mentionnée dans le texte, quel que soit le délai sur lequel l'accord se sera finalement fait. Il est favorable au maintien des mots "acceptation, approbation" qui figurent aussi bien dans la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes que dans la Convention de Londres de 1976, car ces mots faciliteraient les choses pour certains Etats. Il estime, comme le représentant du Japon, qu'il faudrait appeler l'attention du Comité de rédaction sur la possibilité de réunir en un seul les paragraphes 1 et 3 de la proposition indienne en reprenant la méthode suivie dans le paragraphe 1 de la proposition de l'URSS.

52. M. EYO (Nigéria) dit que la délégation nigériane pourrait appuyer la proposition indienne sous réserve que les mots "acceptation, approbation" y figurent comme dans le projet du Secrétariat.

La séance est levée à midi.

3e séance

Mercredi 15 mars 1978, à 10 h 25.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.3

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.8) [*suite*]

Article [4]. – Signature, ratification [acceptation, approbation], adhésion (fin)

1. Le PRÉSIDENT croit comprendre que la Commission dans son ensemble est favorable à l'amendement proposé par la délégation indienne (A/CONF.89/C.2/L.8), sous réserve de quelques corrections et sous-amendements.

2. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation n'a pas d'objection à l'optique adoptée dans la proposition indienne, mais pense qu'il faudrait prêter dûment attention à l'argument avancé par le représentant du Japon en faveur du maintien des mots "acceptation, approbation" qui apparaissent dans le projet du Secrétariat (A/CONF.89/6). A son avis, ces mots devraient être conservés, s'il était établi que leur présence dans la disposition à l'examen faciliterait les choses pour certains Etats, sans avoir d'effet défavorable pour d'autres.

3. M. PALMER (Royaume-Uni) dit que sa délégation partage cette manière de voir.

4. M. ROTH (République fédérale d'Allemagne), à propos de la période pendant laquelle la Convention

devrait être ouverte à la signature, dit que sa délégation est de celles qui estiment qu'une date précise devrait être indiquée dans le projet d'article. Il suggère que le délai fixé soit d'environ un an, à compter de la fin d'avril 1978.

5. M. GUEIROS (Brésil) estime que si l'on maintient le membre de phrase "selon sa constitution" au paragraphe 1 du projet d'article [2], qui a trait aux mesures d'application, et les mots "acceptation, approbation" dans le projet d'article [4] concernant la signature, etc., la convention sera probablement acceptable pour tous les Etats, quelle que soit leur situation juridique et constitutionnelle. En ce qui concerne la période pendant laquelle la convention devrait être ouverte à la signature, M. Gueiros propose d'insérer la date "30 avril 1979" dans les espaces laissés en blanc aux paragraphes 1 et 3 du projet de texte élaboré par le Secrétariat.

6. M. CARRAUD (France) fait siennes les vues exprimées par le représentant des Etats-Unis d'Amérique, de la République fédérale d'Allemagne et du Brésil.

7. Mlle CHIAH (Malaisie) dit qu'il faut faire une distinction entre les aspects internationaux et les aspects internes de l'acceptation d'un traité ou d'une convention. A son avis, le mot "ratification" implique nécessairement l'acceptation ou l'approbation de l'instrument dont il s'agit. Par conséquent, ces deux termes ne devraient pas apparaître dans le texte, à moins que des raisons convaincantes ne soient invoquées en faveur de leur inclusion.

8. M. LAVIÑA (Philippines) dit que sa délégation partage les vues exprimées par l'orateur précédent. Cependant, si la suppression des termes "acceptation, approbation" devait créer des difficultés à certains Etats, la délégation philippine accepterait qu'ils soient maintenus.

9. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit que ce n'est certes pas l'intention de la délégation indienne de créer des difficultés aux pays qui pourraient se trouver devant de sérieux problèmes constitutionnels si les mots "acceptation, approbation" ne figuraient pas dans le texte. Les termes "ratification", "acceptation", "approbation" et "adhésion" sont définis à l'article 2 de la Convention de Vienne sur le droit des traités comme l'acte international par lequel un Etat établit son consentement à être lié par un traité. A son avis, les termes "ratification" et "adhésion" impliquent l'un et l'autre l'acceptation et l'approbation préalables de l'instrument en question par l'Etat concerné. Il juge donc préférable de supprimer les mots "acceptation, approbation", à moins que leur suppression ne crée des difficultés insurmontables aux Etats.

10. Il appuie la proposition du représentant du Brésil concernant la date jusqu'à laquelle la convention devrait être ouverte à la signature.

11. M. KELLER (Libéria) pense lui aussi que la convention devrait être ouverte à la signature pendant une année et qu'une date précise devrait être mentionnée dans l'article. Il est aussi favorable au maintien des mots "acceptation, approbation" car rien ne montre que leur présence rendrait plus difficile la ratification de la convention par les Etats.

12. M. SAMPIETRO (Argentine) est aussi d'avis que la convention devrait être ouverte à la signature pendant un an et il estime qu'une date précise devrait être fixée en consultation avec le Secrétariat. La délégation argentine, tout en préférant que l'article ne mentionne que la signature, la ratification et l'adhésion, ne s'oppose pas au maintien des mots "acceptation, approbation".

13. M. GUEIROS (Brésil) fait observer que, dans le droit international des traités, la ratification est toujours une seconde étape qui scelle définitivement l'approbation ou l'acceptation initiale d'un instrument international par un Etat. Tenant compte des différents modes de répartition du pouvoir entre le législatif et l'exécutif dans différents pays et étant donné que la convention est un instrument économique et politique plutôt qu'un instrument juridique, la Commission devrait chercher à parvenir à un compromis sur le maintien ou la suppression des mots "acceptation, approbation".

14. Le PRÉSIDENT informe la Commission que, parmi les instruments internationaux récents qui emploient les termes "acceptation et approbation", on trouve l'Accord de 1976 portant création du Fonds international de développement agricole (article 13), la Convention douanière relative aux conteneurs (1972), la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975), la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes (1974) et les accords internationaux sur le café, le sucre, l'étain et le cacao.

15. M. TERASHIMA (Japon) dit qu'aux termes de la Constitution japonaise le processus de ratification est l'acte terminal d'acceptation d'un traité. Toutefois, ce processus exige un acte de l'empereur et la procédure nécessaire, certes possible, est longue et pesante, tandis que pour une procédure d'acceptation ou d'approbation, les mesures nécessaires peuvent être prises par le premier ministre. La procédure est alors beaucoup plus simple, ce qui permettrait au Japon de déposer plus rapidement l'instrument d'acceptation définitive de la convention.

16. M. DDUMBA (Ouganda) estime lui aussi que la date qui sera insérée à l'article [4] devrait être choisie de telle sorte que le délai fixé pour la signature soit d'une année. Les délégations qui s'opposent au maintien des mots "acceptation, approbation" n'ont fait état d'aucun inconvénient précis qui résulterait de ce maintien. Etant donné que ces mots apparaissent nécessaires à certaines délégations leur maintien pourrait être une bonne solution de compromis.

17. M. JOMARD (Iraq) appuie la proposition de fixer une date limite pour la signature de la convention. En ce qui concerne les mots "acceptation, approbation", la ratification, dans la pratique internationale, est l'acte terminal par lequel un Etat confirme qu'il accepte de se considérer lié par une convention qu'il a signée, ce qui implique nécessairement l'acceptation et l'approbation. Pris isolément, ces deux termes n'ont pas de sens précis dans un contexte international. En fait, un Etat qui ne ratifie pas la signature qu'il a apposée à une convention n'est tenu à aucune obligation du fait de cette convention. M. Jomard est donc favorable à la suppression des mots "acceptation, approbation", étant entendu que les actes qu'ils désignent sont implicitement contenus dans la ratification.

18. M. CANTIN (Canada) dit que si les mots "acceptation, approbation" facilitent les choses pour d'autres délégations ils doivent certainement figurer dans la convention. Il n'a pas de préférence particulière en ce qui concerne la date de signature.

19. M. MARTÍNEZ MORCILLO (Espagne) souligne que le terme "ratification" est celui qui est habituellement utilisé dans la pratique internationale pour désigner l'acte par lequel les Etats indiquent qu'ils se considèrent liés par les dispositions d'un traité. En outre, les procédures de ratification varient beaucoup d'un pays à l'autre et si le terme "ratification" n'est pas toujours le terme employé la volonté d'un Etat de devenir partie à une convention est attestée par l'acte approprié, quelles que soient la procédure suivie et la désignation de cet acte. Le terme "ratification" devrait donc être suffisant et englober les procédures de tous les Etats, quel que soit leur système de droit constitutionnel, et les mots "acceptation, approbation" sont inutiles; cependant, leur inclusion ne porterait atteinte ni à la force ni à la portée de l'article et M. Martínez Morcillo ne s'y opposera pas si tel est le désir de certains Etats.

20. M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que si on fixe le délai pendant lequel la convention sera ouverte à la signature il faut remplir les blancs qui figurent dans le projet d'article. Le Comité de rédaction pourrait s'en charger.

21. S'il a bien compris l'intervention du représentant du Japon, le Premier Ministre japonais peut prendre une décision visant à adopter la convention qui, en ce qui concerne le Japon, aurait le même effet que la ratification, pour ce qui est de l'entrée en vigueur de la convention; si cette interprétation est correcte, la délégation soviétique doit prendre en considération la proposition japonaise et probablement inclure les mots "acceptation, approbation".

22. M. GUEIROS (Brésil) est opposé à ce que le choix de la date laissée en blanc dans le projet d'article [4] soit confié au Comité de rédaction. Cette date doit être fixée par la Conférence elle-même, en commission ou en séance plénière.

23. M. KRISHNAMURTHY (Inde) souligne que les mots "acceptation, approbation" figurent entre crochets à la première page du document A/CONF.89/6, aux paragraphes 1, 2 et 6 du projet d'article sur les mesures d'application, dans le titre et les paragraphes 2 et 4 du projet d'article [ ], à l'article [ ] sur l'entrée en vigueur, et dans le projet d'article sur les réserves. Selon que la Commission décidera de supprimer ou de maintenir les mots en question, cette décision devra s'appliquer à tous les passages où ils apparaissent.

24. M. VINCENT (Sierra Leone) est favorable à l'inclusion d'une date précise dans l'article [4], mais cette date devrait être fixée de manière réaliste, compte tenu du délai dans lequel un texte définitif pourra être prêt pour la signature.

25. Il pense que les mots "acceptation, approbation" sont compris dans le terme "ratification", mais si leur suppression entraîne des difficultés pour d'autres Etats, il ne s'opposera pas à leur maintien.

26. M. KANG (République de Corée) dit qu'il pourrait appuyer l'inclusion des mots "acceptation, approbation" si cela peut permettre à un plus grand nombre d'Etats de devenir parties contractantes à la convention.

27. M. KHABDUJI (Zaïre) considère que l'acte international par lequel un Etat s'engage à accepter les obligations d'un traité est indubitablement l'acte de ratification et il ne pense pas que l'acceptation ou l'approbation aient le même poids. Il croit comprendre, cependant, que le maintien des mots "acceptation, approbation" faciliterait les choses pour certains Etats et leur permettrait de devenir parties à la convention; il ne s'oppose donc pas au maintien de ces mots, étant bien entendu que la procédure ainsi désignée se situe sur le même plan que la ratification. Quant au délai dont il sera fait mention à l'article [4], il accepte la date proposée par le représentant du Brésil; il estime en outre, comme le représentant de la Sierra Leone, que la date dépend en partie du délai dans lequel des exemplaires du texte définitif de la convention seront mis à la disposition de tous les gouvernements.

28. M. YÉPEZ (Venezuela) souligne que la convention portera une date après les mots "Fait à Hambourg", etc., à la suite de l'article final, et il semble donc inutile de mentionner une date précise à l'article [4]. Cependant, si la majorité estime nécessaire de préciser un délai pour la signature, il n'y voit pas d'inconvénient. De même, il n'a pas d'opinion bien arrêtée sur l'inclusion ou la suppression des mots "acceptation, approbation" et si le maintien de ces mots facilite l'adhésion de certains Etats à la convention, il ne s'y oppose pas.

29. M. HAROON (Pakistan) dit que les actes d'acceptation ou d'approbation précèdent toujours les actes de ratification. Toutefois, si pour certains pays les actes d'acceptation ou d'approbation ont la même force obligatoire que les actes de ratification, la délégation pakistanaise ne s'opposera pas à ce que les mots "acceptation ou approbation" soient maintenus.

30. M. Haroon fait sienne la proposition du représentant du Brésil concernant la date jusqu'à laquelle la convention sera ouverte à la signature.

31. M. SLOAN (Secrétariat), répondant à une question du représentant des Philippines, dit que, conformément à la pratique habituelle, le texte de la convention sera ouvert à la signature des représentants ayant pleins pouvoirs pour y apposer leur signature le dernier jour de la Conférence à Hambourg. La convention sera ensuite expédiée par avion à New York où elle pourra être signée jusqu'à la date qui y sera indiquée. Le texte authentique est ordinairement distribué après l'apposition des signatures, mais tous les Etats auront à disposition, pour le consulter, un texte provenant de la documentation de la Conférence. Il semble que la pratique courante soit de prévoir un délai d'environ un an pour la signature. Mais il est possible de prévoir un délai plus court ou plus long.

32. Le PRÉSIDENT, après avoir consulté la Commission, constate que la majorité des délégations souhaitent qu'un délai précis soit fixé pour la signature de la convention, que ce délai soit d'un an et que les mots "acceptation ou approbation" soient maintenus dans le projet d'article [4].

33. *Il en est ainsi décidé.*

34. M. AMOR (Mexique) dit que, comme il l'a expliqué à une séance précédente, le Mexique a besoin

d'un délai de deux ans pour signer la convention et demande que le délai prévu soit de deux ans.

35. M. NIANG (Sénégal) dit que, au stade actuel des travaux des Première et Deuxième Commissions, la délégation sénégalaise n'est pas en mesure de prendre une décision sur les questions évoquées par le Président.

36. M. VINCENT (Sierra Leone) émet l'avis que, puisque la convention sera ouverte à la signature à Hambourg, il serait bon de remplacer le premier paragraphe de l'amendement de l'Inde (A/CONF.89/C.2/L.8) par le début du paragraphe 1 de l'amendement proposé précédemment par l'URSS (A/CONF.89/C.2/L.3).

37. M. YÉPEZ (Venezuela) demande s'il est nécessaire, puisque la convention sera ouverte à la signature à Hambourg, de modifier le paragraphe 1 du projet d'article [4] où il est dit que la convention sera ouverte à la signature au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

38. M. SLOAN (Secrétariat) dit que c'est précisément pour éviter de désigner le lieu auquel la convention sera d'abord ouverte à la signature que le paragraphe 1 indique, non pas la date à laquelle, mais la date jusqu'à laquelle la convention sera ouverte à la signature. C'est une pratique courante que le texte d'une convention soit ouvert à la signature à la Conférence à laquelle il a été élaboré et qu'il reste ouvert à la signature à New York jusqu'à une date donnée. Il estime, par conséquent, qu'il n'y a pas lieu de modifier le texte du paragraphe 1.

39. M. GUEIROS (Brésil) dit que, pour assurer l'uniformité, les mots "ou de l'adhésion", qui figurent au paragraphe 1 du projet d'article [2], devraient également être insérés dans le paragraphe 2 de ce projet d'article et dans le paragraphe 2 du projet d'article [4].

40. M. KRISHNAMURTHY (Inde), appelant l'attention sur les dispositions du paragraphe 3 du projet d'article [4], dit que, selon le droit international, seuls les Etats non signataires adhèrent aux conventions. Il ne peut donc souscrire à la suggestion du représentant du Brésil tendant à ajouter les mots "ou de l'adhésion" au paragraphe 2 du projet d'article [4].

41. M. BELLAMY (Australie) partage l'avis du représentant de l'Inde, tout en estimant qu'il s'agit là d'une question qui relève du Comité de rédaction.

42. Le PRÉSIDENT constate que la Commission a achevé ses travaux sur le projet d'article [4].

La séance est levée à 12 h 15.

4e séance

Jeudi 16 mars 1978, à 10 h 20.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.4

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.2, L.12, L.15, L.16) [*suite*]

Article [6]. – *Entrée en vigueur*

1. M. SIREGAR (Indonésie) dit que la délégation indonésienne a proposé une variante (A/CONF.89/C.2/L.2) à la disposition relative à l'entrée en vigueur pour deux raisons : la première, c'est parce que dans la plupart des Conventions des Nations Unies, l'entrée en vigueur de l'instrument dépend du nombre des Etats qui le ratifient, l'acceptent, l'approuvent ou y adhèrent; la seconde, c'est parce que si on fait dépendre l'entrée en vigueur de la ratification par des Etats dont les flottes de commerce représentent un certain pourcentage du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale, de l'avis de la délégation indonésienne, la nouvelle convention proposée n'entrera jamais en vigueur.

2. Le chiffre 20 devrait être inséré avant le mot "Etats" dans la proposition de la délégation indonésienne.

3. M. GUEIROS (Brésil) dit que, en tant que pays en développement en train de se constituer une marine marchande, le Brésil ne peut accepter une convention qui n'établit pas un équilibre équitable entre les intérêts des pays en développement et ceux des grandes puissances maritimes. Par ailleurs, la délégation brésilienne est consciente du fait qu'une convention qui ne serait pas acceptable pour les grandes puissances maritimes n'aurait pratiquement aucun sens. La position de la délégation brésilienne est donc que la Conférence plénière devrait élaborer un arrangement d'ensemble sous la forme d'un texte acceptable pour tous les Etats. Dans l'intervalle, la délégation brésilienne, avec d'autres membres du Groupe des Soixante-Dix-Sept, appuiera le texte proposé par les délégations du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda (A/CONF.89/C.2/L.15).

4. M. TERASHIMA (Japon) dit que la proposition de sa délégation (A/CONF.89/C.2/L.12) est fondée sur la variante B du projet du Secrétariat (A/CONF.89/6). Elle est calquée sur la disposition similaire de la Convention de 1974 relative à un code de conduite des conférences maritimes, mais, en ce qui concerne le tonnage brut de la flotte de commerce mondiale, le chiffre à retenir serait celui qui figure dans le *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, 1977* (voir A/CONF.89/6/Add.1), et non celui des tableaux statistiques pour 1973 comme dans le code de conduite. De l'avis de la délégation japonaise, les Etats qui ont participé à la Conférence sur un code de conduite des conférences

maritimes ont abordé la question de l'entrée en vigueur avec un solide bon sens. La convention à l'examen s'appliquera aux contrats de transport de marchandises par mer, qui sont normalement incorporés dans des connaissements émis par les armateurs. Il paraît donc raisonnable de prévoir que son entrée en vigueur dépendra à la fois du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale et du nombre des Etats qui ratifieront la convention.

5. Aux termes de la proposition de la délégation japonaise, les navires-citernes et les vracquiers ne seraient pas inclus dans le tonnage brut à retenir en ce qui concerne la flotte de commerce d'un Etat contractant, parce que des connaissements ne sont normalement émis que pour le transport de marchandises diverses et le transport par conteneurs.

6. M. JACOBAEUS (Suède) dit que la délégation suédoise espère que la nouvelle convention entrera en vigueur aussitôt que possible et que l'article relatif à l'entrée en vigueur sera construit de manière que la durée de la période de transition entre les régimes existants et le nouveau régime proposé soit réduite au minimum.

7. L'opinion générale de la délégation suédoise est que le seul critère qui devrait régir l'entrée en vigueur devrait être le nombre des Etats qui ratifient la Convention. Le nombre des ratifications requises devrait cependant être suffisament élevé pour bien montrer que la convention jouit d'un appui adéquat. Un nombre raisonnablement élevé non seulement raccourcirait la période de transition, mais rendrait la convention plus attrayante pour les Etats qui préfèrent actuellement le régime établi par les Règles de La Haye-Visby. A cet égard, la délégation suédoise appuie la proposition présentée par le Bangladesh, l'Inde et l'Ouganda; le nombre minimal de ratifications nécessaires pour que la Convention entre en vigueur devrait être de 20. Pour des raisons administratives, la Convention ne devrait pas entrer en vigueur avant qu'un délai de six mois au moins se soit écoulé après le dépôt du vingtième instrument de ratification; il faut que le dépositaire ait le temps de notifier les Etats concernés, que les documents officiels soient établis et que les chargeurs et les transporteurs soient informés de l'entrée en vigueur du nouveau régime.

8. Une disposition telle que celle qui est contenue dans les variantes X et Y du texte établi par le Secrétariat (A/CONF.89/6) pourrait retarder la ratification, car elle implique que les relations entre un Etat qui a ratifié la nouvelle convention et un Etat qui ne l'a pas encore fait ne seraient régies par aucune convention. Chacun des partenaires commerciaux pourrait attendre que l'autre fasse le premier pas et pourrait retarder la ratification jusqu'au moment où il sera sûr que la nouvelle convention sera largement appliquée. Il ne paraît donc pas judicieux d'inclure une telle disposition dans le texte. Cependant, si la majorité des délégations y est favorable, la délégation suédoise ne s'y opposera pas.

9. M. POTOMIANOS (Grèce) dit que l'objectif principal de la convention envisagée est d'élargir les obligations et les responsabilités des transporteurs. Il semble donc que l'un des critères qui devrait régir l'entrée en vigueur devrait être le nombre de pays ayant une flotte de commerce importante qui ratifient la convention. Un instrument qui serait rejeté par un grand nombre de pays dont les flottes de commerce représentent un pourcentage important du tonnage de la flotte de commerce mondiale n'aurait guère d'utilité. La délégation grecque est par conséquent favorable au principe énoncé dans la variante C du document du Secrétariat. Cependant, elle pourrait au besoin appuyer la variante B. Les chiffres à insérer au paragraphe 1 devraient être ceux qui ont été proposés par le représentant du Japon.

10. M. KRISHNAMURTHY (Inde), faisant observer que 54 ans se sont écoulés depuis que la Convention de Bruxelles a été élaborée, dit que les règles qui régissent le transport de marchandises par mer devraient être révisées à la lumière de la résolution 320 (S-VI) de l'Assemblée générale sur la Déclaration concernant l'instauration d'un nouvel ordre économique international. L'objet de la proposition présentée par les délégations du Bangladesh, de l'Ouganda et de l'Inde est d'assurer que la nouvelle convention établira un juste équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs. Si, comme dans la Convention de Bruxelles, les chargeurs sont désavantagés par rapport aux transporteurs, la nouvelle convention n'aura guère d'utilité.

11. La proposition dont la délégation indienne s'est portée coauteur est fondée sur la variante A. Conformément à la décision prise à la troisième séance de la Commission, les mots "acceptation, approbation" ont été inclus dans le texte. Aux termes de cette proposition, pour un Etat qui devient partie à la Convention, celle-là entrera en vigueur à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, et non après l'expiration d'un délai d'un an comme il est dit dans la variante A. Le raisonnement des auteurs de la proposition est que l'Etat en question sera supposé avoir accepté toutes les dispositions de la convention et avoir rempli les formalités requises par le droit interne pour leur donner effet. Un délai d'un an semble donc excessif. Le paragraphe 3 de la proposition des trois puissances est identique au projet d'article [3].

12. Se référant à la proposition de la délégation japonaise (A/CONF.89/C.2/L.12), qui est calquée sur une disposition similaire de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, M. Krishnamurthy dit que la disposition contenue dans le code a été acceptée à titre exceptionnel. Dans la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, il était prévu que l'entrée en vigueur serait uniquement fonction du nombre d'Etats qui la ratifieraient, et ce nombre avait été fixé à 12.

13. M. Krishnamurthy estime avec le représentant de la Suède que la disposition contenue dans les variantes X et Y ne devrait pas être incluse dans le texte.

14. Pour conclure, M. Krishnamurthy dit que, au lieu d'élaborer une disposition qui ferait dépendre l'entrée en vigueur de la convention soit de la participation d'Etats dont la flotte de commerce représente un certain pourcentage du tonnage brut de la flotte de commerce mondiale, comme dans les variantes B et C, soit de la participation d'Etats dont le commerce maritime représente un certain pourcentage du commerce maritime

mondial, comme dans la variante D, la Commission devrait adopter une approche plus simple et faire dépendre l'entrée en vigueur de la ratification par 20 Etats.

15. M. YÉPEZ (Venezuela) appuie de façon générale la proposition présentée par les délégations du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda, qui tient compte du principe de l'égalité des Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies. Il propose cependant de remplacer le paragraphe 1 de ce texte par celui de la disposition correspondante de la variante A du document A/CONF.89/6, étant donné que tous les mois n'ont pas 30 jours.

16. M. PALINA (Yougoslavie) souligne qu'il faut à la fois veiller à ce que la nouvelle convention soit acceptable pour tous et éviter une situation dans laquelle deux régimes différents seraient en vigueur en même temps. En ce qui concerne l'entrée en vigueur de la nouvelle convention, la délégation yougoslave préférerait des dispositions inspirées de celles de la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, et elle appuie la proposition du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda qui permettrait d'éviter une discrimination fondée sur le tonnage ou le volume de commerce.

17. Mme BRUZELIUS (Norvège) dit que le moment où les règles que la Première Commission est en train d'élaborer entreront en vigueur dépend dans une grande mesure de la décision qui sera prise au sujet du projet d'article à l'examen. De l'avis de la délégation norvégienne, il est presque impossible d'élaborer une formule qui tienne dûment compte de tous les intérêts en jeu. Il serait donc préférable de retenir un critère plus simple fondé sur le nombre des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la convention ou y adhèrent. Elle déclare, à ce sujet, que sa délégation peut accepter le chiffre de 20 Etats proposé par le Bangladesh, l'Inde et l'Ouganda.

18. La délégation norvégienne est, d'une manière générale, favorable à l'approche adoptée par les auteurs de cette proposition, mais certains points lui posent des difficultés. Premièrement, l'absence d'une disposition exigeant des Etats qui ratifient la nouvelle convention qu'ils dénoncent les obligations qu'ils pourraient avoir contractées en vertu des Règles de La Haye-Visby soulèvera certainement de nombreuses difficultés et donnera lieu à de nombreux litiges. Deuxièmement, pour des raisons administratives, le délai de 30 jours proposé par le Bangladesh, l'Inde et l'Ouganda est trop court. La délégation norvégienne estime qu'il faudrait prévoir un délai plus long. Troisièmement, compte tenu de l'observation formulée par le représentant du Venezuela, elle appuie la proposition selon laquelle on se réfère au premier jour du mois. En outre, il n'y a pas de raison pour que le délai qui précède l'entrée en vigueur soit plus long pour les Etats auxquels il est fait mention au paragraphe 2 que pour ceux auxquels s'applique le paragraphe 1; à son avis, le délai prévu au paragraphe 2 devrait être le même que celui prévu au paragraphe 1. Enfin, elle dit que le texte du paragraphe 3 soulèvera des difficultés si on n'y incorpore pas également une disposition semblable à celles qui figurent dans les variantes X et Y.

19. M. NIANG (Sénégal) dit que la délégation sénégalaise, qui inclinait initialement à appuyer la variante D du Secrétariat, souhaite maintenant déclarer qu'elle appuie à la fois le critère du "nombre d'Etats" en général et le chiffre précis de 20 proposé dans le document A/CONF.89/C.2/L.15. Les variantes B et C du Secrétariat ne sont satisfaisantes ni l'une ni l'autre, car leur adoption signifierait que la nouvelle convention pourrait rester lettre morte même si elle est ratifiée par une grande partie de la communauté internationale.

20. M. PALMER (Royaume-Uni) dit que, pour le moment, il ne parlera que des dispositions concernant l'entrée en vigueur proprement dite, même si les variantes X et Y proposées par le Secrétariat soulèvent un certain nombre de questions importantes qu'il faudra examiner attentivement en temps opportun.

21. L'un des objectifs les plus importants de la convention est de remplacer dans la pratique les Règles de la Haye et la Convention de Bruxelles de 1924. Si les critères qui régissent l'entrée en vigueur ne permettent pas d'atteindre cet objectif, l'existence simultanée de plus d'un ensemble de règles s'appliquant au transport de marchandises par mer conduirait à des litiges et à la confusion dans le domaine du transport maritime international. De toutes les propositions dont la Commission est saisie, seules celles du Japon et de la France permettraient d'atteindre l'objectif voulu. La délégation du Royaume-Uni préfère celle du Japon, qui tient compte à la fois du nombre des Etats qui ratifient la convention et du critère du tonnage. Elle est en outre disposée à examiner la variante D du Secrétariat qui, contrairement à la variante A, assurerait le remplacement effectif des règles existantes par la nouvelle convention. Une disposition qui ferait de la ratification par 20 Etats le seul critère serait insuffisante, car l'entrée en vigueur prématurée de la Convention créerait le genre de confusion et soulèverait le type de litiges qu'il a évoqués.

22. M. LAVIÑA (Philippines) dit que le Groupe des Soixante-Dix-Sept en général, et la délégation philippine en particulier, ne sont pas favorables à la variante D. En outre, tant la variante B, sur laquelle la proposition japonaise est fondée, que la variante C, sur laquelle la proposition française est fondée, sont discriminatoires en ce qu'elles introduisent des critères dont l'effet serait de donner à certains Etats plus de poids qu'à d'autres en ce qui concerne l'entrée en vigueur de la convention. Par ailleurs, la variante A modifiée par le Bangladesh, l'Inde et l'Ouganda est en harmonie avec le cinquième paragraphe du préambule de la résolution 31/100 de l'Assemblée générale et tient compte des intérêts de toutes les parties intéressées au transport de marchandises par mer.

23. M. ARREBOLA (Cuba) appuie la proposition du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda, qui respecte le principe de l'égalité des Etats et prévoit l'entrée en vigueur rapide de la convention.

24. M. HAROON (Pakistan) dit que, si l'adoption des dispositions du paragraphe 1 de l'article 49 de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, sur lesquelles la proposition japonaise est fondée, pouvait, dans une certaine mesure, se justifier, il n'en est pas de même de l'adoption d'une disposition similaire dans la convention actuellement à l'examen. La délégation pakistanaise appuie la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.2/L.15 qui éta-

blit l'équilibre requis entre les intérêts de toutes les parties concernées.

25. M. KHABDUJI (Zaïre) souligne la nécessité d'assurer que la Convention entre en vigueur aussi rapidement que possible, compte tenu des divers intérêts en jeu. La délégation zaïroise estime qu'il ne faut retenir qu'un seul critère, à savoir le nombre des Etats qui déposent des instruments de ratification, et elle appuie la proposition du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda. Il conviendrait d'accorder l'attention voulue au problème juridique évoqué par le représentant de la Norvège, qu'on pourrait peut-être régler en insérant un paragraphe supplémentaire dans le projet d'article, sans qu'il s'agisse nécessairement de la variante X ou de la variante Y.

26. M. CANTIN (Canada) dit que l'adoption, pour l'entrée en vigueur de la Convention, d'un critère fondé uniquement sur le nombre des Etats qui la ratifient comporte un danger, à savoir le risque que l'instrument entre en vigueur sans avoir de véritable importance du point de vue des transports maritimes mondiaux, des transactions commerciales et du transport international de marchandises par mer. Il faudrait que le nombre des ratifications soit très grand et, même alors, les objectifs nécessaires pourraient ne pas être atteints. La délégation canadienne n'a pas de proposition précise à présenter pour le moment, mais trouve que la variante D présente des avantages considérables. Les chiffres à insérer au paragraphe 1 de ce texte pourraient être 15 ou 20 en ce qui concerne le nombre des Etats et 25 en ce qui concerne le pourcentage. Les dispositions de fond de la Convention de Bruxelles de 1924 sont partie intégrante de la législation interne canadienne, mais le Canada n'a pas ratifié cette convention. La délégation canadienne ne voit donc pas la nécessité de formuler des observations sur les variantes X et Y.

27. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que, au cours du débat, on a mentionné l'entrée en vigueur rapide de la Convention, l'égalité entre les nations et l'équilibre entre les intérêts des chargeurs, des transporteurs et des destinataires comme étant les trois critères à prendre en considération en ce qui concerne les dispositions relatives à l'entrée en vigueur. Plusieurs délégations semblent penser qu'une formule simple fondée uniquement sur le nombre des Etats qui ratifient la Convention permettrait de tenir compte de tous ces critères. A son avis, il incombe à celles des délégations qui ont proposé le chiffre 20 de démontrer que leur proposition sauvegarderait effectivement tous les intérêts en jeu. La délégation des Etats-Unis s'abstiendra de formuler d'autres observations à propos de ce chiffre tant que des explications n'auront pas été données sur ce point. Les propositions du Japon et de la France tiennent compte de la nécessité d'établir un équilibre entre les divers intérêts en jeu, bien que les limites fixées dans la proposition japonaise soient peut-être un peu trop élevées et celles fixées dans la proposition française un peu trop basses.

28. M. ROTH (République fédérale d'Allemagne) dit que, si l'entrée en vigueur de la Convention est subordonnée à un nombre suffisamment important de ratifications, il ne sera peut-être pas nécessaire d'imposer d'autres conditions, mais que le chiffre de 20 Etats proposé dans le document A/CONF.89/C.2/L.15 est trop faible. Il s'agit de veiller à ce que la convention n'entre en vigueur que si elle est universellement acceptée et d'éviter une situation qui permettrait à un petit nombre d'Etats d'imposer l'entrée en vigueur d'une nouvelle convention, auquel cas on se trouverait en présence de plusieurs types de conventions et de systèmes de responsabilité qui coexisteraient, ce qui compliquerait le commerce international au lieu de le faciliter.

29. En conséquence, si l'on retenait le chiffre de 20 ratifications, le représentant de la République fédérale d'Allemagne serait partisan d'ajouter un critère supplémentaire qui pourrait être fondé sur le tonnage, comme l'a suggéré le représentant du Japon, ou sur une disposition analogue à la variante D basée sur le volume du commerce des marchandises transportées par mer; M. Roth peut appuyer l'une ou l'autre proposition.

30. M. CARRAUD (France) dit que la proposition de sa délégation vise à trouver une formule qui représente le juste milieu. De nombreuses délégations ont souligné l'importance qu'il y a à élaborer une convention qui soit acceptable pour l'ensemble de la communauté internationale et qui entre en vigueur aussi rapidement que possible, afin d'éviter que le transport international de marchandises par mer ne soit soumis simultanément à plusieurs régimes concurrents. La meilleure façon d'atteindre ces objectifs consiste à adopter une formule associant le nombre des Etats qui ratifient la convention et un chiffre raisonnable de tonnage. La Première Commission s'efforce actuellement d'aboutir à un compromis global sur lequel un large accord puisse se faire, et M. Carraud ne doute pas que la formule de la délégation française ne s'insérerait dans ce compromis.

31. M. BELLAMY (Australie) dit qu'il approuve en principe la proposition présentée par le Bangladesh, l'Inde et l'Ouganda, bien qu'elle puisse donner lieu à quelques problèmes pratiques. Il est opposé en principe à une disposition qui exigerait un certain tonnage pour que la convention entre en vigueur, car cela reviendrait en fait à donner un droit de veto aux Etats maritimes. Le but à atteindre est d'établir un équilibre entre les intérêts des armateurs, des chargeurs et des transporteurs; il y a plusieurs manières d'arriver à une formule d'équilibre, mais elles sont toutes compliquées et certaines impliquent le recours à des statistiques commerciales, qui ne sont pas toujours fiables. En conséquence, M. Bellamy estime que les dispositions relatives à l'entrée en vigueur de la Convention devraient être fondées sur le nombre de ratifications reçues et, à son avis, le chiffre de 20 Etats est raisonnable.

32. Il est essentiel de prévoir une disposition dans le genre de celles qui figurent dans les variantes X et Y du projet du Secrétariat (A/CONF.89/6); en effet, les obligations découlant de la nouvelle convention proposée seront très différentes de celles prévues dans la Convention de Bruxelles de 1924, et, par conséquent, tout Etat qui deviendra partie à la nouvelle convention devra renoncer aux Règles de La Haye. Une disposition expresse à cet effet devrait être inscrite dans la Convention.

33. Le délai d'un an stipulé au paragraphe 1 de la variante A, de même qu'au paragraphe 2, est raison-

nable car il faudra au moins un an aux gouvernements et aux organismes s'occupant de transports maritimes pour prendre les dispositions nécessaires.

34. En résumé, M. Bellamy approuve en principe la proposition présentée par le Bangladesh, l'Inde et l'Ouganda, mais il estime que la période mentionnée au paragraphe 2 devrait être de 12 mois et qu'il conviendrait d'ajouter un paragraphe demandant expressément aux Etats qui deviennent parties à la nouvelle convention de dénoncer la Convention de Bruxelles et le Protocole.

35. M. KHOO (Singapour) s'associe aux observations du représentant de l'Australie et a bon espoir que la Conférence élaborera une convention acceptable pour la majorité des Etats. Il ne croit pas que le chiffre de 20 instruments de ratification qui est exigé comme condition de l'entrée en vigueur de la convention soit trop faible; pour les Règles de Visby de 1968 on n'avait exigé que 10 ratifications et même, dans ces conditions, il a fallu près de 10 ans pour qu'elles entrent en vigueur. En outre, l'expérience acquise avec le code de conduite des conférences maritimes montre qu'il n'est pas pratique d'exiger pour l'entrée en vigueur d'un instrument, en plus d'un nombre déterminé de ratifications, un certain chiffre de tonnage.

36. En conséquence, le représentant de Singapour appuie la proposition présentée par le Bangladesh, l'Inde et l'Ouganda, qui pourrait constituer un texte de base susceptible d'être amélioré dans le sens suggéré par la Norvège, par exemple. Il pense aussi que les Etats qui deviendront parties à la convention devront dénoncer les Règles de La Haye et appuie en conséquence la proposition tendant à inclure dans la convention un texte dans le genre de celui des variantes X ou Y.

37. M. KELLER (Libéria) s'associe à la proposition japonaise qui, à la lumière des diverses considérations évoquées au cours du débat, constitue une variante plus équitable. Il ne serait pas réaliste, en fixant les conditions d'entrée en vigueur de la Convention, de ne pas tenir compte du tonnage ou du volume de commerce.

38. M. GUEIROS (Brésil) dit que les diverses variantes proposées dans le projet d'article relatif aux mesures d'application (A/CONF.89/6) offrent divers critères sur lesquels l'entrée en vigueur pourrait être fondée, mais l'objectif essentiel est d'élaborer une convention équitable pour tous les intéressés. Si la Première Commission réussit à mettre au point un compromis global qui serait acceptable à la fois pour les pays en développement, les transporteurs et les armateurs, le nombre de 20 ratifications qui a été proposé comprendrait sûrement les ratifications d'un certain nombre de pays d'armateurs. Il partage l'opinion selon laquelle les Etats, avant d'accepter les obligations de la nouvelle convention, devraient mettre fin à leurs obligations aux termes de conventions précédentes. Des diverses formules proposées à cet effet, il préfère la solution indiquée dans la note 16 à la variante Y du document A/CONF.89/6; il n'est toutefois pas nécessaire que le libellé soit le même.

39. M. KANG (République de Corée) appuie la proposition du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda pour les raisons indiquées par un certain nombre d'autres orateurs et parce qu'elle semble offrir la meilleure possibilité d'arriver à une application rapide de la convention. Il s'associe de même à la proposition du représentant australien.

40. M. JOMARD (Iraq) rappelle la disposition de l'article 3 du projet de convention selon laquelle il sera tenu compte, en ce qui concerne l'interprétation et l'application de la convention, de son caractère international et du besoin de promouvoir l'uniformité. Compte tenu de cette disposition et pour les raisons indiquées par les représentants des Philippines, de l'Inde et d'autres pays, il appuie la proposition du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda.

41. M. MUCHUI (Kenya) dit que c'est une conviction largement répandue que les Règles de La Haye favorisent les nations qui ont des flottes de commerce importantes et qu'il faut donc une nouvelle convention qui établisse un équilibre entre les intérêts des transporteurs, des armateurs et des destinataires. Il partage l'opinion qu'il n'est pas souhaitable d'introduire un double critère dans les conditions qui doivent régir l'entrée en vigueur, et il partage l'opinion du représentant de l'Australie selon laquelle adopter, pour l'entrée en vigueur de la convention, une formule faisant intervenir le tonnage de la flotte de commerce que possède un signataire serait donner aux puissances maritimes le pouvoir d'empêcher la convention d'entrer en vigueur, ce qui leur permettrait de continuer à appliquer les Règles de La Haye. Pour ces raisons, il appuie la proposition du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda.

42. M. VINCENT (Sierra Leone) appuie la variante A du Secrétariat. Pour que la Convention entre en vigueur le plus tôt possible, il faut une formule qui ne soit pas compliquée. L'entrée en vigueur devrait par conséquent être simplement fonction du nombre de ratifications reçues, et il pense que le chiffre de 20 ratifications est un chiffre raisonnable; il appuie donc également l'amendement du Bangladesh, de l'Inde et de l'Ouganda.

La séance est levée à 12 h 15.

5e séance

Vendredi 17 mars 1978, à 10 h 50.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.5

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.2, L.12, L.15, L.16, L.18) [*suite*]

Article [6]. – Entrée en vigueur (suite)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen du projet d'article [6] "Entrée en vigueur", ainsi que les amendements y relatifs présentés par l'Indonésie, le Japon, le Bangladesh, l'Inde, l'Ouganda, la France et l'Australie (A/CONF. 89/C.2/L.2, L.12, L.15, L.16 et L.18). Il appelle également l'attention de la Commission sur la version du projet d'article "Signature, ratification, [acceptation, approbation], adhésion", qui a été renvoyée au Comité de rédaction (A/CONF. 89/DC/L.3).

2. M. de BRUIJN (Pays-Bas) dit que le libellé des dispositions appropriées concernant l'entrée en vigueur de la convention dépend de décisions qui n'ont pas encore été prises par la Première Commission. Il demande donc que la Deuxième Commission ajourne l'examen du projet d'article intitulé "Entrée en vigueur" en tant que tel, tout en constatant que rien ne s'oppose à ce que les dispositions concernant la dénonciation de la Convention de Bruxelles, qui constituent un autre problème, soient examinées immédiatement (A/CONF. 89/6, variantes X et Y, et note de bas de page 16 que la Commission a décidé de considérer comme la variante Z).

3. M. CARRAUD (France), M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique), M. POTOMIANOS (Grèce) et M. GUEIROS (Brésil) approuvent la proposition d'ajourner l'examen du projet d'article "Entrée en vigueur" et d'examiner immédiatement les dispositions concernant la dénonciation de la Convention de Bruxelles.

4. *Il en est ainsi décidé.*

5. M. de BRUIJN (Pays-Bas) propose que la discussion soit tout d'abord limitée au point de savoir si les délégations acceptent le principe que les Etats qui deviendront partie à la nouvelle convention et qui étaient parties à la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de 1968 doivent dénoncer l'instrument antérieur. Lorsque la Commission aura réglé cette question, elle pourra examiner le problème plus technique des modalités qui permettraient de donner effet simultanément à l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention et à la dénonciation de l'ancienne.

6. *Il en est ainsi décidé.*

7. M. PALMER (Royaume-Uni) explique que les différentes variantes des dispositions relatives à l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention proposée ont pour but d'assurer que les Etats qui deviennent parties contractantes à ladite convention dénoncent la Convention de Bruxelles et le Protocole y relatif et que cette dénonciation prenne effet en même temps que l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention. L'inclusion d'une telle disposition dans la Convention n'est pas strictement nécessaire, car on peut penser que les Etats auront tout naturellement le souci d'éviter d'être parties contractantes à des conventions contradictoires. Néanmoins, les amendements proposés dans le projet d'article ont pour but de régler la situation complexe qui ne manquera pas de se poser étant donné que la nouvelle Convention va se substituer à des arrangements antérieurs, et la disposition à l'examen permettrait à tous les signataires de connaître avec assez de certitude la nature des arrangements proposés; c'est pourquoi la délégation du Royaume-Uni approuve l'idée d'inclure dans la convention des dispositions comme celles qui sont proposées dans les variantes X, Y et Z.

8. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique), M. de BRUIJN (Pays-Bas), M. GUEIROS (Brésil), M. BELLAMY (Australie), Mme CHIAH (Malaisie), M. LUKABU-KHABDUJI (Zaïre), M. MUCHUI (Kenya), M. VINCENT (Sierra Leone), M. FAHIM (Egypte), M. DDUMBA (Ouganda), M. HANKE (République démocratique allemande), M. KRISHNAMURTHY (Inde), M. NIANG (Sénégal), M. KELLER (Libéria), M. LAVIÑA (Philippines), M. TCHIBOJA-SOUAMY (Gabon) et Mme DSANE (Ghana) approuvent le principe de l'inclusion, dans le projet d'article, de dispositions qui reprendraient les grandes lignes des variantes X, Y et Z.

9. Le PRÉSIDENT déclare qu'il considère que la Commission, dans son ensemble, accepte ce principe.

10. *Il en est ainsi décidé.*

11. Le PRÉSIDENT dit qu'il faut maintenant choisir, parmi les variantes X, Y et Z, celle qui convient le mieux.

12. M. BELLAMY (Australie), faisant observer qu'aucun texte n'a été officiellement proposé pour la variante Z, demande que les délégations qui préfèrent cette variante soient invitées à présenter, pour examen, un texte au Comité.

13. M. FAHIM (Egypte) dit que sa délégation est favorable à l'inclusion d'une disposition qui reprendrait les grandes lignes de la variante Z.

14. M. CARRAUD (France) indique que la délégation française aussi est favorable à l'inclusion d'une disposition qui reprendrait les grandes lignes de la variante Z. Cependant, si la majorité préfère la variante X ou Y, elle ne soulèvera pas d'objections.

15. M. PALMER (Royaume-Uni) estime que la Commission s'étant mise d'accord sur le principe de l'inclusion, dans la convention, d'une disposition s'inspirant des variantes proposées, il ne reste plus qu'à dégager une formule appropriée pour donner corps à ce principe. C'est un problème qu'on pourrait peut-être renvoyer au Comité de rédaction.

16. Mme BRUZELIUS (Norvège) appuie le représentant du Royaume-Uni. Un groupe de travail de la Commission pourrait peut-être être constitué pour rédiger un texte acceptable.

17. M. GUEIROS (Brésil) indique que la délégation brésilienne ne peut approuver la deuxième phrase du premier paragraphe de la variante X. Elle ne peut pas davantage approuver la variante Y, qui ne tient pas compte de la procédure de dénonciation de la Convention de Bruxelles établie dans la Convention. Il a donc rédigé un texte pour la variante Z. Il donne lecture de ce texte et déclare qu'il sera distribué par écrit avant la prochaine séance de la Commission[1].

18. M. NARVÁEZ (Equateur) et M. MUCHUI (Kenya) indiquent que leurs délégations respectives ne peuvent prendre une décision sur la proposition brésilienne tant qu'elle n'aura pas été distribuée par écrit.

19. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique), appuyé par M. de BRUIJN (Pays-Bas), M. KRISHNAMURTHY (Inde) et M. PALMER (Royaume-Uni), demande qu'un groupe de travail soit constitué pour rédiger un texte qui sera présenté à la prochaine séance de la Commission.

20. M. LAVIÑA (Philippines) dit qu'il ne s'oppose pas à la création d'un groupe de travail, mais étant donné que la Commission n'a pas pu examiner les différentes variantes, il se demande quelle variante le groupe de travail pourra prendre comme texte de base.

21. M. KELLER (Libéria), faisant observer que la plupart des délégations sont favorables à la variante Z, demande que le groupe de travail se fonde uniquement sur cette variante.

22. M. WILSON (Nigéria) demande qu'on attende, pour constituer le groupe de travail, que la proposition brésilienne soit distribuée par écrit. Sa délégation présentera peut-être des amendements.

23. Le PRÉSIDENT constate que de nombreuses délégations semblent favorables à la variante Z. La proposition brésilienne sera distribuée par écrit, en temps voulu, avant la prochaine séance de la Commission. Après en avoir pris connaissance, les délégations se prononceront sur la création d'un groupe de travail.

La séance est levée à 12 h 10.

[1] Ultérieurement distribué sous la cote A/CONF.89/C.2/L.20.

6e séance

Lundi 20 mars 1978, à 15 h 15.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.6

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.20, L.21) [*suite*]

Article [6]. – *Entrée en vigueur* (suite)

1. *Il est décidé qu'en attendant la distribution, dans toutes les langues de travail, du projet du nouvel article présenté par l'Australie et intitulé "Dénonciation d'autres conventions", l'examen de l'article* [6] *et de la proposition brésilienne d'une nouvelle variante Z s'y rapportant est renvoyé à plus tard au cours de la séance.*

Article [7]. – *Transports intérieurs*

2. Mme BRUZELIUS (Norvège) considère que la communauté internationale n'a pas à s'occuper des mesures prises par un Etat à l'échelon national. Aussi, la délégation norvégienne estime-t-elle que les dispositions du projet d'article [7] n'entrent pas dans le champ d'application d'un instrument international, et que les raisons qui ont conduit à l'inclure dans le projet demandent explication.

3. M. de BRUIJN (Pays-Bas), approuvant l'opinion émise par Mme Bruzelius, dit qu'il ne serait pas souhaitable de créer un précédent en faisant figurer un tel article dans la nouvelle convention.

4. M. FAHIM (Egypte) estime que cet article devrait être supprimé, à moins que l'on ne puisse donner des raisons manifestes pour en justifier la présence.

5. M. YÉPEZ (Venezuela), partageant l'avis du représentant de la Norvège, dit qu'il serait prêt à appuyer une proposition officielle tendant à supprimer ce projet d'article.

6. M. BELLAMY (Australie), répondant à une question du PRÉSIDENT, dit que le but de ce projet d'article était de permettre l'application, aux transports intérieurs, des mêmes règles que celles qui sont appliquées aux transports internationaux de marchandises par mer. Les Etats unitaires n'auraient peut-être aucune difficulté à assurer cette uniformité d'application, mais il y a au moins un Etat fédéral pour lequel se poserait des problèmes constitutionnels à cet égard. C'est la raison pour laquelle l'Australie avait cherché, au départ, à faire inclure dans la nouvelle convention la disposition en

question. Toutefois, le Gouvernement australien n'insistera pas pour que cet article soit maintenu et la délégation australienne ne cherchera ni à obtenir sa suppression ni à s'y opposer.

7. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit qu'il conviendrait de mieux préciser les avantages ou les inconvénients du projet d'article en question. Si les dispositions qu'il contient peuvent être utiles à certains Etats, il ne voit pas pourquoi on ne pourrait pas le conserver.

8. M. MUSSO (Pérou) partage le point de vue du représentant de la Norvège. Puisque le représentant de l'Australie n'est pas opposé à la suppression du projet d'article, il n'est pas nécessaire de prolonger la discussion à ce sujet.

9. M. MARTÍNEZ MORCILLO (Espagne) dit que l'on pourrait peut-être mettre au point un amendement qui réaliserait un compromis entre le désir de l'Australie d'inclure une telle disposition dans la convention et les préoccupations exprimées par le représentant de la Norvège.

10. M. GUEIROS (Brésil) souscrit totalement aux remarques du représentant de la Norvège. Il est parfaitement clair que tout Etat est libre d'appliquer les règles édictées par la nouvelle convention à ses transports intérieurs s'il le désire, mais il est également clair qu'un tel article ne peut en aucun cas avoir force obligatoire.

11. M. KHABDUJI (Zaïre) dit que la Constitution du Zaïre, comme celle de beaucoup d'autres pays, comprend des dispositions qui permettent d'aligner le droit interne sur les obligations conventionnelles contractées en droit international ; il ne voit donc aucune raison d'inclure ce projet d'article relatif aux transports intérieurs dans la convention.

12. M. LAVIÑA (Philippines) dit que dans son pays aussi il y a intégration dans le droit interne des obligations conventionnelles contractées en droit international, mais qu'il ne voit néanmoins pas de raison pour écarter une disposition susceptible de guider utilement les Etats qui n'ont pas de dispositions prévoyant l'harmonisation automatique du droit interne avec les obligations contractées en vertu de traités.

13. M. KELLER (Libéria) dit qu'il n'y a aucune raison s'opposant à ce qu'un Etat souverain applique dans son droit interne les dispositions de la Convention; il n'est certainement pas nécessaire que les Etats qui souhaitent appliquer la convention en droit interne fassent avaliser par l'ONU les dispositions législatives qu'ils prendraient dans ce sens. M. Keller est donc opposé à l'inclusion d'un article qui, à son avis, pourrait créer un précédent indésirable.

14. M. KRISHNAMURTHY (Inde) souligne que le projet d'article en question n'a pas force obligatoire; si tel était le cas, cela constituerait une ingérence dans les affaires intérieures des Etats. La formule utilisée vise simplement à permettre une certaine uniformité dans l'application des règles. Il demande si les Etats qui souhaitent introduire les principes de la Convention dans leur droit interne devront obtenir l'autorisation du Secrétaire général. Dans l'affirmative, il serait favorable au maintien du projet d'article.

15. M. BELLAMY (Australie) dit que sa délégation est étonnée par ce que semblent dire plusieurs représentants au sujet des pouvoirs d'autres Etats et en particulier des Etats fédéraux. Les pouvoirs de beaucoup d'Etats sont soumis à des limitations constitutionnelles et, dans certains cas, des Etats peuvent avoir besoin que des dispositions spéciales soient incluses dans les conventions internationales pour en faciliter l'application chez eux. La délégation australienne n'insiste pas pour que l'on maintienne l'article qui est en question, mais il se pourrait que dans d'autres cas des clauses spéciales soient nécessaires pour faciliter la tâche à tel ou tel Etat qui rencontre des difficultés constitutionnelles dans certains domaines.

16. M. SLOAN (Représentant du Secrétaire général) dit que les Etats n'auraient pas à demander l'autorisation de l'Organisation des Nations Unies pour appliquer la convention, qui relève du domaine public.

17. Le rôle qu'a joué le Secrétariat dans la rédaction de l'article est expliqué dans la note de bas de page nº 18 du document A/CONF.89/6. Cet article a été laissé dans le texte parce que le Secrétariat avait cru comprendre que si la majorité des Etats était indifférente à sa présence ou à son absence, il pourrait cependant être utile à d'autres Etats, en particulier ceux qui ont des constitutions de type fédéral.

18. Le PRÉSIDENT dit qu'à la lumière des opinions exprimées il considère que la Commission est d'avis de supprimer le projet d'article [7]: "Transports intérieurs".

19. *Il en est ainsi décidé.*

Article [6]. – *Entrée en vigueur* (suite)

20. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen de l'article [6] et, en outre, à examiner les propositions du Brésil (A/CONF.89/C.2/L.20) et de l'Australie (A/CONF.89/C.2/L.21).

21. M. GUEIROS (Brésil) dit que la nouvelle variante Z proposée par sa délégation s'inspire en fait très largement de la note de bas de page 16 dans le document A/CONF.89/6; le paragraphe 2 de la proposition brésilienne étend la portée du texte au Protocole de 1968. M. Gueiros estime que la Commission devrait tout d'abord décider en principe si elle entend adopter les variantes X et Y ou la variante Z de sa délégation.

22. M. CARRAUD (France) dit que, d'une façon générale, il préfère la variante Z, mais que les trois variantes sont, en réalité, très proches l'une de l'autre en ce qu'elles introduisent toutes l'idée de la dénonciation automatique de la Convention de Bruxelles de 1924 telle qu'elle a été modifiée par le Protocole de 1968. Par conséquent, après la dénonciation, la seule convention régissant les relations internationales en matière de transport de marchandises par mer sera la Convention de Hambourg de 1978. M. Carraud se demande s'il est sage, alors que 80 Etats ont ratifié la Convention de 1924 et 10 le Protocole, d'insérer une telle disposition de dénonciation automatique. On ne voit pas très bien quelle serait la situation si un différend surgissait entre une partie à la nouvelle convention de 1978 et une partie à la Convention de 1924, mais il se pourrait que, étant donné les problèmes pratiques qui se poseraient probablement, certains pays diffèrent leur ratification de la Convention de 1978 jusqu'à ce qu'ils soient assurés qu'un nombre suffisant de leurs partenaires commer-

ciaux l'ont ratifiée. M. Carraud ne comprend pas pourquoi les trois variantes, si semblables l'une à l'autre, ont été présentées, car on ne trouve aucun précédent de ce genre en droit maritime international.

23. M. de BRUIJN (Pays-Bas) dit qu'à sa séance précédente la Commission a déjà décidé d'accepter le principe énoncé dans les variantes X, Y et Z.

24. M. DIETZ (Secrétaire de la Commission) confirme qu'une telle décision a été prise, bien que la Commission puisse toujours revenir sur ce qu'elle a décidé. Répondant à la question posée par le représentant de la France, il explique que, en proposant les alternatives, le Secrétaire voulait éviter que ne se produise une situation dans laquelle, par inadvertance, des Etats seraient liés par deux conventions dont les dispositions sont en conflit sur un point donné. M. Dietz présume que les différends qui naîtront après l'entrée en vigueur de la convention de 1978 seront tranchés conformément aux règles de droit international privé.

25. M. CARRAUD (France) dit qu'il persiste à craindre que la dénonciation automatique ne soit une cause de confusion – plutôt que d'harmonie – dans les relations internationales. Elle aurait pour effet d'inciter les Etats à différer la ratification. L'idée de la dénonciation automatique ne se trouve pas dans les conventions internationales antérieures. Néanmoins, si la majorité estime que le principe doit être établi, M. Carraud ne s'y opposera pas.

26. M. GUEIROS (Brésil) dit que c'est une pratique normale pour un Etat qui adhère à une nouvelle convention de dénoncer toutes conventions antérieures traitant de la même question auxquelles il a été partie. Il semble peu probable qu'il se produise beaucoup de cas dans lesquels, par inadvertance, un Etat serait lié par deux conventions incompatibles.

27. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit que la nouvelle convention a pour objet de remplacer la Convention de Bruxelles de 1924. Il se réfère aux paragraphes 1 et 2 de l'article 30 de la Convention de Vienne sur le droit des traités qui traitent de la question de l'application de traités successifs relatifs à la même question. Il serait de l'intérêt de toutes les parties que la nouvelle convention contienne une clause obligeant les Etats qui y sont parties à dénoncer la Convention de Bruxelles de 1924 et le Protocole de 1968. Le nouvel article général "Dénonciation d'autres conventions" proposé par l'Australie (A/CONF.89/C.2/L.21), que la délégation indienne appuie, impose une telle obligation aux Etats parties et devrait donc être inséré dans la nouvelle convention.

28. M. BELLAMY (Australie) dit que c'est par souci de simplification que sa délégation a proposé un nouvel article plutôt qu'une addition à l'article intitulé "Entrée en vigueur".

29. Il se souvient que la Commission a décidé que la nouvelle Convention devrait contenir une disposition obligeant les Etats parties à la Convention de Bruxelles à dénoncer cette convention en devenant parties à la nouvelle et stipulant que la dénonciation de la Convention de Bruxelles devrait prendre effet simultanément avec l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention. Il est donc nécessaire de faire en sorte que la disposition sur la dénonciation insérée dans la nouvelle Convention tienne compte des dispositions correspondantes de la Convention de Bruxelles et du Protocole de 1968. Ces instruments prévoyaient que la dénonciation prendrait effet un an après la réception de sa notification par le Gouvernement belge. La proposition brésilienne ou variante Z semble ne pas avoir tenu compte de ce fait, car elle prévoit que les notifications de dénonciation doivent être envoyées, immédiatement après réception par le dépositaire de la nouvelle Convention, au Gouvernement belge. En fait, ce qui se passerait c'est que, à dater de la réception de ces notifications par le Gouvernement belge, le préavis d'un an commencerait à courir; cependant, rien ne dit qu'à l'expiration du préavis d'un an la nouvelle Convention sera entrée en vigueur. Il est possible, donc, qu'il y aurait une période pendant laquelle certains Etats ne seraient couverts ni par la Convention de Bruxelles, ni par le Protocole de 1968, ni par la nouvelle Convention. Pour pallier cette difficulté, la délégation australienne a proposé que le dépositaire de la nouvelle Convention n'envoie pas les notifications de dénonciation au Gouvernement belge avant d'avoir reçu le nombre d'instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion nécessaire pour que la nouvelle Convention entre en vigueur. De cette façon le préavis d'un an requis par la Convention de Bruxelles viendrait à expiration simultanément avec l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention.

30. Le paragraphe 2 de la proposition australienne est une disposition purement mécanique destinée à garantir que les Etats n'enverront pas la notification de dénonciation au dépositaire à une date à laquelle il serait impossible à ce dernier de la faire parvenir au Gouvernement belge le premier jour du mois suivant sa réception.

31. M. GUEIROS (Brésil) dit qu'il serait disposé à combiner le texte proposé par sa délégation avec celui proposé par la délégation australienne. Ce dernier est, en fait, plus détaillé que le texte brésilien. Mais il semble y avoir une certaine incompatibilité entre les paragraphes 2 et 3 du texte australien; selon le paragraphe 2, les notifications de dénonciation seraient envoyées au Gouvernement belge le premier jour du mois suivant leur réception par le dépositaire tandis que, selon le paragraphe 3, les notifications ne seraient pas envoyées au Gouvernement belge tant que le vingtième instrument de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion n'aura pas été reçu. Il conviendrait peut-être de renvoyer les textes australien et brésilien au Comité de rédaction qui serait chargé de les combiner; ce comité pourrait aussi veiller à éliminer du texte australien l'incompatibilité que M. Gueiros vient de souligner.

32. Le PRÉSIDENT, répondant à des questions posées par diverses délégations, déclare que, à son avis, à sa séance précédente, la Commission a décidé que les principes énoncés dans les variantes X, Y et Z devraient être insérés dans la nouvelle Convention; toutefois, dans son ensemble, la Commission n'a pas exprimé de préférence pour l'une ou l'autre de ces variantes. La Commission a décidé aussi que la nouvelle Convention devrait comporter une clause obligeant les Etats parties qui seraient parties à la Convention de Bruxelles de 1924 et au Protocole de 1968 à dénoncer ces instruments antérieurs et que cette dénonciation devrait prendre effet

simultanément avec l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention.

33. M. PALMER (Royaume-Uni) partage l'avis du Président au sujet de ce qui s'est passé à la séance précédente. De l'avis de sa délégation, qui a étudié avec soin les propositions brésilienne et australienne, la meilleure solution consisterait à adopter soit la variante X, soit la variante Y. La variante Z pose plusieurs problèmes. Tout d'abord, il semble plus approprié de laisser chaque Etat s'acquitter de ce qui lui incombe – c'est-à-dire faire en sorte qu'il ne soit pas simultanément partie à deux conventions contradictoires – plutôt que de demander à l'Organisation des Nations Unies de le faire pour lui. Ensuite, il y a une difficulté d'ordre pratique. Si une dénonciation est reçue à New York, par exemple, le 30 mars, peut-on être certain qu'elle sera reçue à Bruxelles à temps pour qu'elle prenne effet simultanément avec l'entrée en vigueur de la nouvelle convention? Enfin, la variante Z imposerait à l'ONU un fardeau inutile. Après l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention, tous les Etats qui y deviendront parties par la suite connaîtront la date à laquelle elle entrera en vigueur à leur égard et pourront envoyer leur propre instrument de dénonciation à Bruxelles en temps utile pour qu'elle prenne effet simultanément avec cette entrée en vigueur.

34. Les variantes X et Y pourraient soulever une difficulté. Normalement, un Etat peut étendre la période de dénonciation d'un traité au-delà de ce que prévoit le traité en question, à condition qu'il n'y ait pas d'objection de la part des autres Etats contractants. Cette possibilité ne ressort pas des variantes X ou Y. En réalité, cependant, ces variantes mettent l'obligation de dénoncer le traité antérieur à la charge de l'Etat en cause lui-même et non pas à la charge d'un tiers. La délégation du Royaume-Uni pourrait donc accepter soit la variante X, soit la variante Y, mais avec une légère préférence pour la variante Y qui est plus simple.

35. M. KHABDUJI (Zaïre) dit que sa délégation préférerait voir adopter la variante Y qui est claire et simple. Il pense comme le représentant du Royaume-Uni que c'est à l'Etat concerné qu'il appartient de faire en sorte qu'il ne soit pas partie simultanément à deux conventions contradictoires. Il partage aussi l'opinion du représentant du Brésil au sujet de l'incompatibilité qu'il y a entre les paragraphes 2 et 3 de la proposition australienne. M. Khabduji suggère donc que la Commission concentre son attention sur la variante Y.

36. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) préconise aussi l'adoption de la variante Y.

37. M. DDUMBA (Ouganda) avait eu l'impression à la séance précédente de la Commission que la plupart des délégations préféraient la nouvelle variante Z. Les textes proposés par le Brésil et l'Australie ont beaucoup de points communs mais le dernier est le plus clair et c'est lui que sa délégation appuiera.

38. M. YÉPEZ (Venezuela) déclare que la variante Y est la plus complète et est conforme à des dispositions analogues d'autres conventions internationales. Il suggère donc d'adopter la variante Y.

39. M. KELLER (Libéria), se référant au paragraphe 3 de la proposition australienne, demande s'il est entendu que la nouvelle Convention entrera en vigueur lorsque 20 Etats y seront devenus parties.

40. M. de BRUIJN (Pays-Bas) appuie les observations formulées par le représentant du Royaume-Uni. Sa délégation est en faveur de la variante Y.

41. M. VINCENT (Sierra Leone) dit que, après avoir étudié avec soin les variantes qui figurent dans le document du Secrétariat (A/CONF.89/6) et les textes proposés par les délégations australienne et brésilienne, sa délégation appuiera la variante Y.

42. Mlle CHIAH (Malaisie), faisant observer que le désir de la Commission est que la dénonciation de la Convention de Bruxelles de 1924 se fasse promptement, suggère que les propositions brésilienne et australienne soient renvoyées au Comité de rédaction en demandant à celui-ci de mettre au point une formule qui garantisse la dénonciation rapide de la Convention de 1924.

43. M. GORBANOV (Bulgarie) estime que, quant au fond, les textes des propositions australienne et brésilienne coïncident avec le texte de la variante Y. Dans tous les cas, l'objectif visé principalement est de faire en sorte que la dénonciation de la Convention de Bruxelles de 1924 se fasse simultanément avec l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention. La délégation bulgare approuve la variante Y, qui est claire et qui énonce les mesures à prendre par le dépositaire de la nouvelle Convention pour dénoncer la Convention de 1924. Pour ces raisons, la délégation bulgare appuiera la variante Y.

La séance est levée à 18 h 5.

7e séance

Mardi 21 mars 1978, à 15 h 15.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.7

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.5, L.10 à 13, L.15 à 23, L.25) [*suite*]

Article [6]. – *Entrée en vigueur* (suite)

1. M. GUEIROS (Brésil) annonce que le Brésil retire sa proposition d'une nouvelle variante Z (A/CONF.89/C.2/L.20). Sa délégation appuiera la proposition australienne (A/CONF.89/C.2/L.21), mais ne formulera pas d'objection si la majorité des délégations se prononce en

faveur de la variante Y qui figure dans le projet du Secrétariat (A/CONF.89/6).

Article [2]. – *Mesures d'application* (fin*)

2. Le PRÉSIDENT demande si une délégation souhaite voir maintenir l'article [2] "Mesures d'application".

3. M. CANTIN (Canada) dit que sa délégation n'insistera pas pour le maintien de l'article à moins qu'un autre Etat fédéral n'estime que cet article est réellement nécessaire.

4. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) déclare que sa délégation ne s'oppose pas à la suppression de l'article [2].

5. Le PRÉSIDENT propose que le projet d'article [2] ne figure pas dans le projet de convention.

6. *Il en est ainsi décidé.*

Article [9]. – *Dénonciation*

7. Le PRÉSIDENT demande si une délégation a des objections à l'encontre du projet d'article [9], "Dénonciation".

8. M. de BRUIJN (Pays-Bas) n'a pas d'objection au projet d'article, mais propose que les mots "le premier jour du mois" soient insérés après le mot "effet" au paragraphe 2, de manière à ce que les Etats puissent coordonner leurs dénonciations de la Convention.

9. Mme BRUZELIUS (Norvège) appuie la proposition des Pays-Bas et suggère en outre que l'article prévoie qu'il s'écoulera une période d'un an entre le dépôt de l'instrument de dénonciation et l'entrée en vigueur de cette dénonciation.

10. M. BELLAMY (Australie) s'oppose aux amendements suggérés par les délégations néerlandaise et norvégienne. Le paragraphe 2 du projet d'article, dans son libellé actuel, est suffisamment souple pour permettre aux Etats de coordonner leurs dénonciations. Si on devait stipuler qu'une dénonciation ne peut prendre effet que le premier jour d'un mois, cela pourrait créer des difficultés pour certains Etats.

11. Mme BRUZELIUS (Norvège) dit que sa délégation a formulé sa proposition pour des raisons purement pratiques. Les choses seraient plus faciles pour les Etats si une dénonciation prenait effet le premier jour d'un mois, mais si cette proposition pose des problèmes pour certaines délégations, Mme Bruzelius est disposée à la retirer.

12. M. GUEIROS (Brésil), M. KHABDUJI (Zaïre), M. PAVERA (Tchécoslovaquie) et M. ROTH (République fédérale d'Allemagne) appuient les propositions faites par les représentants des Pays-Bas et de la Norvège.

13. Le PRÉSIDENT suggère d'adopter les propositions faites par les représentants des Pays-Bas et de la Norvège.

14. *Il en est ainsi décidé.*

* Reprise des travaux de la 2e séance.

Article [6]. – *Entrée en vigueur* (suite)

15. M. BELLAMY (Australie) dit que, en ce qui concerne la dénonciation, sa délégation avait d'abord été en faveur de la variante Y dans le projet du Secrétariat (A/CONF.89/6). Après mûre réflexion, toutefois, elles s'est demandé si cette variante permettrait d'obtenir le résultat souhaité, à savoir que les dénonciations de la Convention de Bruxelles de 1924 et du Protocole de 1968 coïncident avec l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention. De l'avis de la délégation australienne, un Etat qui interpréterait littéralement la disposition de la Convention de 1924 relative à la dénonciation ne serait pas en mesure de garantir que sa dénonciation de cette convention prendrait effet simultanément avec l'entrée en vigueur – en ce qui le concerne – de la nouvelle convention à moins que cette dernière ne soit déjà en vigueur. Cet Etat ne serait donc pas en mesure d'aider la nouvelle Convention à entrer en vigueur. Toutefois, à la séance précédente, le représentant du Royaume-Uni a émis l'avis qu'il ne fallait pas interpréter littéralement la disposition de la Convention de 1924 relative à la dénonciation.

16. La proposition de la délégation australienne (A/CONF.89/C.2/L.21) a simplement pour objet de montrer un des moyens permettant de faire en sorte que coïncident la dénonciation de la Convention de Bruxelles et l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention. Si, cependant, la majorité des délégations est en faveur de la variante Y, l'Australie n'insistera pas.

17. M. PALMER (Royaume-Uni) confirme avoir dit à la séance précédente que, à son avis, un Etat peut, en droit international, étendre la période de dénonciation d'un traité au-delà de celle qui est prévue dans le traité, à condition que d'autres Etats contractants ne s'y opposent pas. Il serait intéressant de connaître l'opinion du Secrétariat sur ce point.

18. M. CANTIN (Canada) dit que sa délégation préfère la variante Y qui est la plus simple et celle qui laisse le plus de latitude aux pays intéressés. Pour parvenir à cette conclusion, sa délégation a tenu compte du paragraphe 4 de l'article 17 de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Londres, 1976), qui énonce les conséquences juridiques de la ratification de cette convention pour les Etats parties à la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer (Bruxelles, 1957) et à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer (Bruxelles, 1924). Les obligations en matière de dénonciation de ces deux Conventions sont analogues à celles prévues dans l'article 15 de la Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et dans l'article 14 du Protocole de 1968 et cependant les rédacteurs de la Convention de 1976 n'ont pas jugé nécessaire de formuler des règles compliquées pour la dénonciation d'autres conventions ou de charger une organisation internationale de s'acquitter des obligations incombant aux Etats.

19. Mme BRUZELIUS (Norvège) dit qu'il incombe à la Commission de choisir l'une des variantes proposées. Il serait intéressant de savoir, à ce propos, si le Secré-

tariat de l'Organisation des Nations Unies est disposé à s'acquitter des fonctions qui lui seraient confiées si la proposition australienne était adoptée.

20. En conclusion, Mme Bruzelius déclare ne pas comprendre les arguments avancés contre la variante Y par le représentant de l'Australie.

21. M. ROTH (République fédérale d'Allemagne) dit que, étant donné les observations formulées à la séance précédente par le représentant du Royaume-Uni, sa délégation appuie la variante Y. Tout d'abord, c'est aux Etats eux-mêmes qu'il appartient de veiller à ce qu'ils ne soient pas simultanément parties à deux conventions incompatibles et, d'autre part, il serait plus facile pour son gouvernement d'envoyer son instrument de dénonciation directement au Gouvernement belge plutôt que de le faire par le truchement du Siège de l'ONU à New York.

22. M. HANKE (République démocratique allemande) et M. TERASHIMA (Japon) se déclarent en faveur de la variante Y.

23. M. PERE (France) dit que sa délégation persiste à considérer que certains problèmes qui ont leur origine dans le vide juridique créé par la clause sur la dénonciation n'ont pas retenu suffisamment l'attention. Il réserve donc sa position quant aux dispositions à l'examen.

24. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit que sa délégation, qui avait tout d'abord jugé inutile une disposition du genre des variantes X et Y, admet maintenant, en principe, qu'une disposition de ce genre est peut-être souhaitable. Ayant examiné les différents textes dont la Commission est saisie, la délégation indienne juge que la proposition australienne est la plus satisfaisante. Cependant, elle serait disposée à accepter la variante Y.

25. M. LAVIÑA (Philippines) pense qu'il serait utile que le Secrétariat exprime son avis sur les différents textes dont la Commission est saisie.

26. M. SLOAN (Représentant du Secrétaire général) dit qu'il n'appartient pas au Secrétariat d'exprimer une préférence. Cependant, les deux variantes X et Y ont été jugées satisfaisantes du point de vue juridique. La version que l'on appelle maintenant variante Z a été insérée dans une note de bas de page parce qu'on l'estimait moins satisfaisante. La Section des traités du Service juridique au Siège de l'ONU, qui a été consultée sur les incidences des propositions brésilienne et australienne au sujet de la variante Z, a fait savoir qu'il n'y aurait aucune difficulté pour le Secrétaire général à s'acquitter des fonctions qui lui seraient confiées en vertu de ces propositions. Le Gouvernement belge, qui a été consulté en tant que dépositaire de la Convention de Bruxelles de 1924, a déclaré que la procédure de dénonciation proposée par les délégations brésilienne et australienne ne créerait pas de problèmes, à condition que les notifications de dénonciation soient adressées au Gouvernement belge et que le Secrétariat de l'ONU ne serve que d'agent de transmission.

27. Le PRÉSIDENT, après avoir consulté la Commission, croit pouvoir dire que la majorité des délégations est en faveur de la variante Y.

28. *Il en est ainsi décidé.*

29. M. KHABDUJI (Zaïre) dit que sa délégation souhaiterait que le libellé de la variante Y soit remanié pour le rendre absolument conforme au libellé et à la syntaxe utilisés dans les articles [2], [3], [5] et [7]. Il donne lecture d'un texte qui, sous réserve de l'accord de la Commission, pourrait être porté à l'attention du Comité de rédaction.

30. M. ROTH (République fédérale d'Allemagne) suggère que l'on demande au Comité de rédaction d'examiner s'il est opportun de conserver les mots "(Convention de 1924)" dans la variante Y. Il semblerait suffisant de ne garder que le titre complet de cette convention qui figure dans la même disposition.

31. M. TERASHIMA (Japon), M. PALMER (Royaume-Uni) et M. PAVERA (Tchécoslovaquie) sont d'avis que la variante Y devrait apparaître comme un article distinct plutôt que comme une partie de l'article qui traite de l'entrée en vigueur.

32. Le PRÉSIDENT propose de renvoyer le texte de la variante Y au Comité de rédaction avec les observations et suggestions qui viennent d'être formulées.

33. *Il en est ainsi décidé.*

34. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner les dispositions relatives à l'entrée en vigueur proprement dite, dont la discussion avait été interrompue à la 5e séance.

35. M. de BRUIJN (Pays-Bas) pense qu'il serait préférable de différer l'examen de ces dispositions jusqu'au moment où la Première Commision aura pris certaines décisions connexes. Il suggère donc que la Commission passe à l'examen du projet d'article [8] relatif aux transports multimodaux.

36. M. TERASHIMA (Japon), M. PERE (France), M. KRISHNAMURTHY (Inde), M. PALMER (Royaume-Uni), M. KELLER (Libéria) et M. PALUNA (Yougoslavie) sont du même avis.

37. Le PRÉSIDENT déclare qu'en l'absence d'objections il considère que la Commission désire ajourner l'examen du projet d'article [6].

38. *Il en est ainsi décidé.*

Article [8]. – *Transports multimodaux*

39. M. CANTIN (Canada) fait observer que sa délégation n'a pas encore eu la possibilité d'étudier tous les amendements proposés au projet d'article [8], ni de tenir des consultations officieuses sur les questions en jeu.

40. M. DRISCOLL (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation est dans la même situation.

41. M. PERE (France) pense que le débat sur ce projet d'article sera facilité si l'Observateur de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) avait la possibilité d'intervenir avant que la Commission n'examine les trois variantes du projet du Secrétariat et les différentes propositions présentées par les délégations.

42. Le PRÉSIDENT suggère que le Comité examine le projet d'article [8] sans préjugé.

43. M. LAVIÑA (Philippines) aimerait savoir ce qu'il faut entendre par "sans préjugé". Si le Président veut parler du résultat des consultations officieuses qui sont actuellement en cours, M. Laviña doute beaucoup que

le Groupe des Soixante-Dix-Sept accepte qu'un article sur les transports multimodaux fasse partie d'un compromis global auquel on s'efforce de parvenir.

44. Le PRÉSIDENT dit qu'il a fait cette suggestion simplement pour utiliser au mieux le temps dont dispose la Commission.

45. M. PALMER (Royaume-Uni) dit que les délégations qui souhaitent présenter des propositions concernant les dispositions relatives aux transports multimodaux pourraient le faire maintenant.

46. Selon M. PERE (France), il serait logique d'entendre le représentant de l'OCTI le plus tôt possible.

47. M. KRISHNAMURTHY (Inde) annonce que le Zaïre s'est joint aux auteurs de l'amendement proposé par l'Inde, l'Iraq, l'Ouganda, le Pakistan, les Philippines et la Sierra Leone (A/CONF.89/C.2/L.22) qui vise en substance à supprimer purement et simplement le projet d'article sur les transports multimodaux.

48. M. Krishnamurthy pense aussi que la Commission devrait entendre maintenant le représentant de l'OCTI; il aimerait par ailleurs que le Secrétariat explique pourquoi ce projet d'article sur les transports multimodaux a été inclus dans le projet de convention.

49. M. MATYASSY [Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI)][1], prenant la parole sur l'invitation du Président, dit que la question des rapports entre le projet de convention sur le transport de marchandises par mer et le droit existant concernant les transports multimodaux a été examinée à la neuvième session de la CNUDCI[2] lorsque plusieurs délégations ont présenté des propositions qui forment les variantes A, B et C du projet d'article [8] contenu dans le document A/CONF.89/6.

50. M. Matyassy rappelle que la Première Commission a élargi la définition du contrat de transport (article premier, paragraphe 5) de façon que la nouvelle convention s'applique non seulement au transport par mer, mais aussi au tronçon maritime d'un contrat de transport multimodal, si bien qu'il est impossible du moins en théorie de se soustraire aux dispositions de la nouvelle convention en délivrant un document unique pour un transport qui est en fait réalisé par différents moyens de transport. Toutefois, il est clair que ce n'est pas en élargissant la définition du contrat de transport que l'on résoudra le problème général de la réglementation internationale des transports multimodaux. Il ne suffit pas en effet d'étendre aux transports terrestres ou aériens la législation relative aux transports maritimes ou de se contenter de juxtaposer différentes séries de règles régissant le transport. Il n'y a pas d'autre moyen que de formuler des dispositions particulières pour les cas dans lesquels le lieu où le dommage s'est produit est inconnu, et d'établir des règles uniformes pour résoudre certaines questions de procédure.

51. On sait que l'article 31 de la Convention de Varsovie, dans sa partie qui se rapporte aux transports multimodaux, contient une disposition analogue au paragraphe 5 de l'article [1] du présent projet à l'examen. Les graves difficultés auxquelles donne lieu la réglementation internationale des transports multimodaux sont connues de tous.

52. Il conviendrait également de tenir compte des diverses conventions internationales en vigueur contenant des règles s'appliquant à certains types de transports multimodaux à l'échelon régional. Les rédacteurs de la nouvelle définition du contrat de transport par mer ont été heureusement conscients de cette difficulté et ont inclus une note appropriée dans le document A/CONF.89/C.1/L.121.

53. La plupart des amendements dont la Commission est saisie (A/CONF.89/C.2/L.11, L.13, L.17, L.19 et L.23) ont une chose en commun, c'est qu'ils tiennent tous compte de la nécessité de prévoir l'existence d'une future convention internationale relative aux transports multimodaux. Les propositions faisant l'objet des documents A/CONF.89/C.2/L.11, L.19 et L.23 contiennent même des éléments complémentaires, permettant de tenir compte non seulement de la future convention de la CNUCED, mais aussi d'autres conventions internationales, et en particulier de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par la route (CMR). La première de ces conventions en particulier contient des dispositions relatives à certaines formes de transports multimodaux à l'échelon régional et intercontinental faisant intervenir un élément de transport maritime ou routier. La CIM existe depuis 85 ans et compte 32 membres, dont 28 sont représentés à la Conférence. Ses règles relatives aux transports multimodaux (par chemins de fer, par mer et par route) présentent plusieurs avantages importants : elles permettent d'avoir un seul contrat de transport contenu dans un document de transport unique, les conditions du transport sont uniformisées, notamment en ce qui concerne les règles régissant la responsabilité et les règles de procédure. Les règles générales de responsabilité de la CIM sont plus strictes que celles de la législation relative au transport par mer, et il est possible d'appliquer des règles de responsabilité très semblables à celles de la Convention de Bruxelles. Il s'agit d'un système de transport unifié avec responsabilité collective, de sorte qu'il n'y a pas de difficulté pour le chargeur si le lieu où s'est produit le dommage est inconnu, et aucun conflit avec les dispositions du projet de convention sur le transport de marchandises par mer permettant au transporteur d'accepter une limite de responsabilité supérieure (paragraphe 4 de l'article 6). La Convention CIM a force obligatoire, uniquement bien entendu pour les compagnies de transport maritime qui en ont expressément accepté les dispositions.

54. Il serait manifestement peu économique de remplacer le système multimodal CIM par celui de la future Convention de la CNUCED, qui serait fondé sur la notion d'"entrepreneur de transport multimodal" (ETM). Cette notion est moins satisfaisante sur le plan juridique et le système reviendrait plus cher au commerce international que le système de collectivités de transporteurs prévu par la CIM.

55. La Conférence s'est réunie pour faire un travail constructif. En décidant d'inclure dans la Convention un

[1] Voir aussi les observations de l'OCTI qui figurent dans le document A/CONF.89/7, p. 65 à 67.

[2] Voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, trente et unième session, Supplément n° 17*, annexe I, p. 160.

article relatif aux transports multimodaux qui ne couvrirait pas la CIM, elle risquerait de menacer l'existence d'un système essentiel de règles internationales régionales, sans en dériver aucun avantage.

56. La Convention CIM est un traité qui lie les parties contractantes et si le projet de convention n'était pas conciliable avec la CIM, M. Matyassy ne voit pas comment les Etats parties à la Convention CIM pourraient signer la nouvelle convention, si ce n'est en formulant des réserves.

57. En conséquence, il semble indiqué d'inclure dans le nouveau projet un article qui tienne compte non seulement de la future convention de la CNUCED, mais aussi de l'existence de la CIM et autres instruments analogues. M. Matyassy suggère que la Commission prenne d'abord une décision de principe concernant l'inclusion d'un article recouvrant la CIM et les conventions analogues; si le principe est accepté, il ne devrait pas être très difficile de rédiger un texte approprié. Les propositions contenues dans les documents A/CONF.89/C.2/L.11, L.19 et L.23 pourraient fournir une bonne base de discussion.

58. M. de BRUIJN (Pays-Bas) reconnaît que l'existence des Conventions CIM et CMR soulève un problème de conflit d'intérêts. Si l'on n'adopte pas un article comme celui qui est proposé par la République fédérale d'Allemagne et par sa délégation (A/CONF.89/C.2/L.11) ou une autre disposition analogue, le Gouvernement néerlandais aura des difficultés à ratifier la Convention. Les Etats intéressés pourraient peut-être présenter une proposition conjointe.

59. M. ARREBOLA (Cuba) aimerait que l'on réponde à la question posée par le représentant de l'Inde et que l'on explique pourquoi le Secrétariat a inclus ce projet d'article dans le texte.

60. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit que, quand le Secrétariat aura répondu, il serait utile que la Commission ait une discussion approfondie sur le sujet.

61. Mme BRUZELIUS (Norvège) ne voit pas comment le Secrétariat pourrait répondre à la question; il s'est contenté de reproduire des propositions faites par trois délégations à la neuvième session de la CNUDCI. Il appartient à la communauté internationale de décider si un article est nécessaire, et comment il doit être rédigé. Mme Bruzelius estime souhaitable d'avoir un article qui tienne compte non seulement de la future convention sur les transports multimodaux, mais aussi des conflits possibles entre cette convention et les Conventions CIM et CMR, qui s'appliquent à certains types de transport de marchandises par mer. Il est nécessaire d'éviter de futurs conflits entre les conventions, qui pourraient faire hésiter certains Etats à devenir parties contractantes à la convention que la Conférence est en train d'élaborer.

62. M. HANKE (République démocratique allemande) dit qu'un article du genre du projet d'article [8] est incontestablement nécessaire. Pour le moment, il n'a de préférence pour aucune variante particulière; il suggère que la Commission poursuive la discussion pour que l'on sache si d'autres délégations acceptent le principe d'un article sur les transports multimodaux. Sa délégation est particulièrement intéressée par la question, puisque la République démocratique allemande est partie à la Convention CIM.

Formules sacramentelles finales

63. LE PRÉSIDENT propose de remplir l'espace en blanc à la fin du texte préparé par le Secrétaire général après les mots "Fait à" par le mot "Hambourg".

64. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est levée à 18 heures.

8e séance

Mercredi 22 mars 1978, à 10 h 40.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.8

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.11, L.13, L.17, L.19, L.22, L.23, L.25) [*suite*]

Article [6]. – Entrée en vigueur (suite)

1. Le PRÉSIDENT dit que la Commission devra finalement choisir entre les variantes A, B, C et D proposées par le Secrétariat pour le projet d'article [6] (A/CONF.89/6). Il propose que la Commission n'examine pas la variante D qui prévoit de prendre comme critère le tonnage embarqué et débarqué. Ce critère serait totalement inacceptable pour de nombreux pays en développement, notamment pour les Etats sans littoral, et un examen plus poussé de cette variante ne ferait pas progresser les travaux de la Commission sur le chemin d'un accord.

2. M. KRISHNAMURTHY (Inde) et Mme ROCA (Equateur) pensent que la Commission ne doit se dessaisir d'aucune variante du projet d'article [6].

3. Le PRÉSIDENT retire sa proposition.

Article [8]. – Transports multimodaux (suite)

4. Le PRÉSIDENT dit que la Commission doit se prononcer sur le maintien ou la suppression de l'arti-

cle [8]; si elle décide de le maintenir, elle doit dire quelle est, parmi les variantes proposées par le Secrétariat, celle qu'elle préfère.

5. M. KRISHNAMURTHY (Inde) rappelle qu'il a demandé au Secrétariat, à une précédente séance, d'expliquer pour quelle raison les variantes A, B et C ont été incluses dans le texte du projet d'article [8]; le représentant de la Norvège a alors indiqué que le Secrétariat s'était borné à reproduire des propositions formulées à la neuvième session de la CNUDCI par l'Australie, la République fédérale d'Allemagne et la Norvège. Il serait utile que les représentants de ces pays présentent quelques explications sur les propositions en question.

6. M. BELLAMY (Australie) explique que la variante A est désormais sans objet et qu'il n'y a pas lieu de l'examiner plus avant, la Première Commission ayant modifié le paragraphe 5 de l'article premier du projet de convention.

7. La proposition australienne contenue dans le document A/CONF.89/C.2/L.17 se réfère uniquement à une convention future éventuelle sur les transports multimodaux et n'aborde pas la question des conventions existantes dans le domaine des transports. Il existe une distinction fondamentale entre, d'une part, les rapports entre le nouveau projet de convention et les conventions existantes, et, d'autre part, les rapports entre ce projet et les conventions qui pourraient être conclues dans l'avenir.

8. L'Australie était représentée au Groupe de travail qui a rédigé le nouveau texte adopté pour le paragraphe 5 de l'article premier (A/CONF.89/C.1/L.121); on peut donc penser qu'elle est généralement favorable à l'idée d'inclure dans le projet de convention un article traitant des rapports entre la nouvelle convention et les conventions qui pourraient être conclues dans l'avenir. Cependant, la délégation australienne sait bien qu'il est dangereux de vouloir prédire l'avenir et un article comme celui qui est envisagé devrait être rédigé soigneusement afin d'éviter toute immixtion dans un domaine relevant d'une future conférence diplomatique qui pourrait être appelée à débattre d'une convention sur les transports multimodaux.

9. M. ROTH (République fédérale d'Allemagne) dit que la délégation de la République fédérale d'Allemagne n'a pas d'idée préconçue sur le point de savoir si le projet d'article doit traiter des rapports de la nouvelle convention avec des conventions ultérieures. Il s'agit là d'une question distincte de la question des rapports avec les conventions existantes et la Commission doit prendre soin d'opérer une distinction entre les deux questions. Il serait logique d'examiner d'abord les rapports entre le nouvel instrument et les conventions futures.

10. Mme BRUZELIUS (Norvège) explique que les rédacteurs de la variante C semblent avoir été mal informés quant au statut de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI), et c'est à tort qu'il est fait mention des "institutions spécialisées" dans leur projet d'article. En proposant cette variante, la délégation norvégienne voulait préserver la possibilité d'appliquer les conventions existantes relatives aux transports routiers et ferroviaires, et cela aussi bien pour les conventions conclues sous les auspices de l'OCTI que pour les conventions routières et ferroviaires des pays d'Europe orientale; c'est pour cette raison qu'elle appuie l'amendement proposé par la Suède (A/CONF.89/C.2/L.25).

11. Mme Bruzelius estime qu'il est souhaitable d'inclure dans le projet de convention une clause de sauvegarde concernant les conventions multilatérales ultérieures, à condition que cette clause soit libellée de manière à ne pas lier les mains des auteurs de la future convention. Faute d'une telle disposition, la présente convention devra être révisée lorsque la convention future qui sera élaborée sous les auspices de la CNUCED sera ouverte à l'adhésion.

12. M. de BRUIJN (Pays-Bas) est également d'avis que la Commission devrait examiner séparément la question des rapports entre la convention et les conventions existantes et la question des rapports entre la convention et les conventions ultérieures. Les délégations qui ont présenté des propositions feraient gagner du temps à la Commission en se mettant d'accord pour présenter des propositions communes.

13. M. LAVIÑA (Philippines) rappelle qu'à la séance précédente toutes les délégations qui avaient insisté pour que le représentant de l'OCTI prenne la parole étaient les délégations de pays industrialisés et de pays d'armateurs. Il n'est pas surprenant que le représentant de l'OCTI se soit fait volontiers l'avocat des intérêts des transporteurs; c'est en pensant à ces intérêts que ce représentant a tenté de persuader la Commission que, si le projet de convention ne comporte pas d'article visant les conventions futures sur les transports multimodaux, ce serait là une lacune préjudiciable aux intérêts des Etats de transporteurs en général. De l'avis de la délégation philippine, l'inclusion d'un tel article serait préjudiciable à un beaucoup plus grand nombre d'Etats, notamment aux pays en développement; la proposition dont la délégation philippine est l'un des auteurs (A/CONF.89/C.2/L.22) vise à supprimer purement et simplement l'article, pour les raisons indiquées brièvement dans la note qui l'accompagne.

14. On a peu parlé du projet d'article à la session de 1976 de la CNUDCI, en particulier du point de savoir si et où il faut l'insérer. Accepter le projet d'article dans le texte proposé reviendrait à prendre un engagement au sujet d'une convention future dont la forme et le fond sont encore totalement inconnus. Le représentant de l'Australie s'est dit conscient du danger qu'il y aurait à tenter de prédire l'avenir et le représentant de la République fédérale d'Allemagne a indiqué que sa délégation n'avait pas d'idée préconçue sur la question de la suppression du projet d'article. La position de la délégation philippine est plus fondamentale. La démarche qui consiste à préjuger l'application d'une future convention indépendante est une démarche malsaine, une acrobatie juridique. De l'avis de la délégation des Philippines, la vraie raison des propositions de ceux qui préconisent l'inclusion de l'article – la République fédérale d'Allemagne, la France, le Japon, la Norvège, entre autres pays développés – c'est qu'ils préféreraient se placer sous l'empire de la future convention sur les transports multimodaux, afin de limiter par ce biais les effets de la Convention de Hambourg que l'on élabore en ce moment même pour éliminer les injustices de la Convention de Bruxelles de 1924. Les arguments fondés sur

des difficultés qui pourraient surgir en ce qui concerne les rapports entre le projet de convention, d'une part, et les conventions unimodales existantes ou les futures conventions multimodales, d'autre part, ne sont pas convaincants. L'inclusion du projet d'article serait une erreur juridique et serait préjudiciable aux pays en développement; c'est pourquoi M. Laviña recommande à la Commission d'adopter la proposition visant à supprimer cet article.

15. M. ROTH (République fédérale d'Allemagne), se référant à la proposition qu'il a présentée, demande s'il doit limiter ses observations au problème des rapports entre la Convention de 1978 et les conventions internationales ultérieures.

16. M. LAVIÑA (Philippines), prenant la parole sur une motion d'ordre, demande que le Comité se prononce d'abord sur la proposition tendant à supprimer l'article (A/CONF.89/C.2/L.22).

17. Mlle CHIAH (Malaisie), prenant la parole sur une motion d'ordre, dit que le Comité doit examiner trois questions : est-il nécessaire d'inclure une disposition comme celle qui figure dans le projet d'article [8]; quel serait le rapport entre la Convention de 1978 et les conventions régionales en vigueur; et quel serait le rapport entre la Convention de 1978 et les conventions internationales qui seront conclues à l'avenir sur le transport multimodal. Il faut examiner chacune de ces trois questions.

18. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) appuie fermement ces observations de la représentante de la Malaisie.

19. M. GUEIROS (Brésil) dit que, si la majorité des délégations se prononce pour la suppression de l'article, il sera inutile d'examiner les variantes A, B et C.

20. M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) déclare que la délégation soviétique estime que la convention à l'examen doit comporter une disposition sur le transport multimodal; la position de la délégation soviétique est la suivante : lorsqu'un transport maritime fait partie d'un transport multimodal faisant intervenir plusieurs modes de transport, les dispositions de la présente convention doivent être applicables à la partie maritime du transport multimodal; la question du rapport entre la Convention de 1978 et les conventions internationales ultérieures devrait être réglée dans ces conventions ultérieures.

21. M. de BRUIJN (Pays-Bas), à propos de l'argument avancé par le représentant du Brésil, fait observer que la proposition de supprimer l'article ne vise que les conventions ultérieures. La proposition de la République fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas (A/CONF. 89/C.2/L.11) concerne, en revanche, les conventions existantes.

22. M. KHABDUJI (Zaïre) indique que sa délégation partage sans réserve la manière de voir du représentant des Philippines; il espère que l'article sera supprimé.

23. M. PERE (France) fait observer que, pour se prononcer en toute clarté sur le maintien ou la suppression de l'article, les délégations doivent commencer par examiner quant au fond l'article et les problèmes qu'il pourrait poser.

24. M. MUCHUI (Kenya) fait observer que, d'après la pratique habituelle, lorsqu'une proposition fait l'objet de plusieurs amendements, l'amendement le plus éloigné de la proposition est examiné en premier lieu. La Commission devrait donc commencer par décider s'il faut ou non supprimer l'article.

25. Le PRÉSIDENT fait observer qu'il faudrait éviter, dans la mesure du possible, de procéder à des votes. Il donnera la parole à toutes les délégations qui ont demandé à intervenir.

26. M. GUEIROS (Brésil) constate que la délégation de l'URSS, d'après la déclaration qu'elle vient de faire, est favorable à la variante A. Quelques délégations pourraient s'interroger sur la nécessité du paragraphe 2 de la variante A. Cependant, ce paragraphe devrait être inséré dans l'article pour éviter qu'on puisse prétendre que la convention s'applique au transport de marchandises par mer entre les ports d'un seul et même pays. Le paragraphe 3 de la variante A vise les conventions régionales et internationales existantes; par conventions existantes, M. Gueiros entend des conventions qui ne sont pas encore en vigueur, le nombre des ratifications n'étant pas suffisant.

27. La délégation du Brésil ne peut accepter la variante C avec les amendements proposés par la Suède (A/CONF.89/C.2/L.25) car, à son avis, il est inutile de mentionner le transport de marchandises par chemins de fer. Pour atteindre l'objectif visé par les délégations norvégienne et suédoise, il suffirait d'ajouter, à la variante C, les mots "ou régionales" après le mot "internationales".

28. La variante B est inacceptable, car l'adoption de ses dispositions soulèverait le problème controversé du connaissement multimodal.

29. Pour conclure, M. Gueiros indique que sa délégation acceptera que l'article soit supprimé, si tel est le désir de la majorité de la Commission. Si la majorité ne demande pas la suppression de l'article, le Brésil appuiera la variante A.

30. M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), répondant aux observations du représentant du Brésil et se référant au paragraphe 3 de la variante A, dit qu'il pourrait paraître surprenant que l'on cherche à préjuger, dans le cadre de la Conférence, la solution générale qu'une convention ultérieure apportera au problème des relations entre les différents modes de transport.

La séance est levée à midi.

9e séance

Jeudi 23 mars 1978, à 10 h 25.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.9

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.11, L.13, L.17, L.19, L.22, L.23, L.25) [*suite*]

Article [8]. – Transports multimodaux (suite)

1. Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre l'examen du projet d'article sur les transports multimodaux. La première question à régler porte sur le point de savoir s'il convient ou non d'inclure une disposition de cette nature dans la nouvelle Convention. Dans l'affirmative, la Commission devra dire si cette disposition devrait porter sur les conventions ultérieures ou sur les conventions internationales et régionales existantes ou sur les deux.

2. M. GUEIROS (Brésil) estime que, la Commission disposant de peu de temps, elle doit faire tous ses efforts pour éviter des débats de procédure longs et compliqués. Se référant à l'article 39 du règlement intérieur, il fait observer que la proposition tendant à supprimer le projet d'article (A/CONF.89/C.2/L.22) est, quant au fond, la proposition la plus éloignée du texte original soumis par le Secrétariat. Par conséquent, la Commission gagnerait du temps en examinant cette proposition avant les autres.

3. M. KRISHNAMURTHY (Inde) fait observer que les variantes A, B et C du projet d'article établi par le Secrétariat (A/CONF.89/6) ont toutes trait à des conventions qui pourront être conclues dans l'avenir, mais qui n'existent pas encore. A sa connaissance, on ne trouve de référence à des virtualités futures dans aucun instrument international de même nature que la convention à l'examen. Au contraire, la procédure correcte, en droit international, consisterait à inclure des références appropriées à la Convention de Hambourg dans les conventions qui pourraient être conclues ultérieurement. C'est pourquoi les auteurs de l'amendement A/CONF.89/C.2/L.22, parmi lesquels figure la délégation indienne, proposent de supprimer le projet d'article.

4. Il est exact que la question du transport multimodal soulève des problèmes complexes. Un certain nombre d'Etats sont parties contractantes à trois conventions internationales existantes portant sur différents modes de transport, à savoir la Convention CIM, la Convention CMR et la Convention de Varsovie de 1929. Il serait utile que les représentants de ces Etats indiquent les difficultés qu'ils pourraient rencontrer pour s'acquitter de leurs obligations aux termes de ces instruments au cas où la nouvelle Convention ne contiendrait aucune disposition sur le problème des transports multimodaux.

5. M. PALMER (Royaume-Uni) dit qu'il est évident, pour sa délégation, que la Commission est appelée à s'occuper de deux problèmes distincts, bien qu'étroitement liés, dont le premier a été clairement exposé à la 7e séance de la Commission par l'observateur de l'OCTI. Il faut souligner que si les clauses finales ne contiennent rien au sujet des instruments existants tels que les Conventions CIM et CMR, où l'on trouve des dispositions sur les transports auxiliaires par mer, de nombreux pays, surtout en Europe, ne pourront devenir parties à la nouvelle Convention sans enfreindre leurs obligations internationales aux termes des instruments déjà existants ou sans cesser d'être parties à ces instruments. De la définition du "contrat de transport par mer" qui a été adoptée au paragraphe 5 de l'article 1 intitulé "Définitions", il ressort clairement que la nouvelle Convention s'appliquera à tous les contrats de transport par mer, y compris les contrats aux termes desquels le transport par mer n'est qu'un élément mineur venant s'ajouter à un transport effectué par un autre mode. Cependant, il existe des conventions internationales ou régionales relatives aux transports terrestres qui ont été ratifiées par un grand nombre d'Etats et qui, bien qu'elles visent d'autres modes de transport que les transports maritimes, comportent également des dispositions impératives en ce qui concerne le transport auxiliaire par mer. On risque ainsi de se trouver dans une situation où le transport par mer ferait l'objet à la fois des dispositions d'une convention existante et de la nouvelle Convention. C'est une situation que bon nombre d'Etats, et le Royaume-Uni est de ceux-là, refuseraient de favoriser en ratifiant la nouvelle convention.

6. Le meilleur moyen de surmonter cette difficulté bien réelle serait d'inclure parmi les clauses finales un article qui permettrait de ne pas appliquer la nouvelle Convention, mais serait limité aux situations dans lesquelles une autre convention internationale concernant le transport de marchandises par un autre mode de transport, par exemple les Conventions CIM et CMR, contient des dispositions impératives établissant un régime de responsabilité civile applicable au transport par mer. M. Palmer est certain que d'autres délégations seront d'accord pour reconnaître en principe l'utilité d'une disposition à cet effet. La délégation du Royaume-Uni n'est pas indéfectiblement attachée au libellé proposé dans son amendement (A/CONF.89/C.2/L.19). Si un accord est réalisé sur le principe, on pourrait peut-être créer un groupe de travail restreint chargé d'élaborer un projet de dispositions combiné qui serait soumis à la Commission pour examen.

7. M. HANKE (République démocratique allemande) approuve pleinement les observations de l'orateur précédent. Son pays, qui est un Etat partie aux Conventions CIM et CMR, aurait de grandes difficultés à devenir partie à la nouvelle convention si cette dernière ne contenait une clause précisant que ces dispositions ne portent pas atteinte aux conventions existantes, comme celles qui viennent d'être mentionnées.

8. M. TERASHIMA (Japon) dit qu'il ne parlera que du rapport entre la nouvelle Convention et les conventions ultérieures. La délégation japonaise s'est opposée à la définition élargie du contrat de transport par mer qui a été maintenant adoptée et qui constitue le paragraphe 5 de l'article premier. En présentant sa proposition sur le projet d'article à l'examen (A/CONF.89/C.2/L.13), la délégation japonaise voulait éviter que la nouvelle Convention ne fasse obstacle à l'élaboration d'une future convention sur les transports multimodaux. Quant à la solution proposée par le représentant de l'Inde, qui consisterait à régler le problème dans une future convention sur les transports multimodaux, la délégation japonaise craint qu'elle n'amène trop de complications. Etant donné que le présent projet de convention ne vise que la partie maritime du transport multimodal et qu'un conflit entre ses dispositions et celles d'une convention ultérieure ne serait qu'un conflit particl, il serait plus simple et plus logique de prévoir une disposition appropriée dans les clauses finales qui font l'objet du présent débat.

9. M. JACOBAEUS (Suède) explique que les Conventions CMR et CIM s'appliquent, obligatoirement dans certaines circonstances précises, au cas où le transport maritime de marchandises est effectué dans le cadre d'une opération de transport principal par route ou par rail et que la responsabilité du transporteur est beaucoup plus stricte, sous l'empire de ces conventions, qu'elle ne l'est dans le projet de convention soumis à la Conférence. Pour la Suède, il est essentiel de pouvoir continuer d'appliquer les Conventions CMR et CIM dans ses transports internationaux et, faute d'une disposition concernant les transports multimodaux, la Suède éprouverait en fait des difficultés pour devenir partie à la présente convention. En outre, une convention sur le transport multimodal au sens strict sera peut-être élaborée dans l'avenir, et le Gouvernement suédois ne veut pas se lier à l'égard de cette convention future, et cette position semble être celle qu'a adoptée la Première Commission en décidant à une large majorité qu'il convenait d'inclure dans les clauses finales de la convention une disposition qui régirait le rapport entre celle-ci et les conventions sur le transport multimodal (voir A/CONF.89/C.1/L.121 et A/CONF.89/C.1/SR.8, par. 31).

10. Le projet d'article devrait comporter une disposition comme celle que l'on trouve dans la variante C ou dans les amendements proposés sous les cotes A/CONF. 89/C.2/L.19, L.23 ou L.25. La portée de l'article serait limitée aux conventions internationales largement reconnues, comme celles qui ont été conclues sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies ou de l'une de ses institutions spécialisées, ou aux conventions régionales sur le transport de marchandises par rail. L'importance des conventions conclues sous les auspices de l'OCTI a déjà été soulignée.

11. Le membre de phrase "loi nationale donnant effet à une telle convention", qui est employé dans les amendements proposés sous les cotes A/CONF.89/C.2/L.19 et L.23, risque d'induire en erreur et, si l'on adopte une disposition de cette nature, il faudrait indiquer clairement que ces mots doivent s'entendre de la loi nationale adoptée dans les Etats parties à une convention pour donner effet à ses dispositions.

12. En appuyant la variante C avec les modifications proposées dans l'amendement A/CONF.89/C.2/L.25, le souci principal de la délégation suédoise est d'éviter un conflit entre la convention à l'examen et les Conventions existantes CMR et CIM; en outre, la disposition proposée permettrait de prévenir un conflit avec une convention qui pourrait être conclue ultérieurement sur le transport multimodal et serait conforme à la décision adoptée par la Première Commission.

13. Les propositions présentées sont nombreuses, ce qui peut créer une certaine confusion; c'est pourquoi la délégation suédoise appuie l'idée de créer un petit groupe de travail officieux qui tenterait de dégager une seule variante.

14. M. CARRAUD (France) déclare que, s'il comprend bien le représentant de l'Inde, celui-ci ne s'oppose pas à une disposition qui préserverait l'application des conventions antérieures, lesquelles sont d'une importance cruciale pour de nombreux Etats, mais que le même représentant a certains doutes quant à l'opportunité d'inclure dans la convention à l'examen un article qui viserait d'autres conventions. La délégation française demande à tous les représentants qui partagent cette conception de réexaminer leur position; ce faisant, ils ne porteront pas atteinte à leurs intérêts politiques ou économiques, quels qu'ils soient, mais ils créeront des conditions favorables pour que la convention puisse être signée et ratifiée par le plus grand nombre possible d'Etats.

15. Les variantes A, B et C du projet d'article [8] correspondent à trois propositions différentes présentées à la CNUDCI lors de l'examen du projet. De l'avis de M. Carraud, il faut qu'il y ait dans la Convention une disposition aux termes de laquelle rien dans la convention ne viserait la conclusion d'une convention ultérieure sur le transport multimodal et rien ne s'y opposerait à l'application des conventions en vigueur à la partie maritime d'un transport effectué en combinaison avec d'autres modes de transport. M. Carraud estime qu'un groupe de travail restreint pourrait être créé pour tenter de rédiger un texte tenant compte de tous les points de vue.

16. M. LAVIÑA (Philippines) partage l'opinion du représentant de l'Inde. Si la majorité de la Commission estime nécessaire l'inclusion d'un article concernant les conventions sur les transports multimodaux, la délégation des Philippines a une attitude souple et accueillera favorablement toute discussion, le cas échéant, sur la base des principes énoncés dans les variantes du projet d'article soumis à la Commission.

17. Le PRÉSIDENT demande à la Commission d'indiquer si elle souhaite que la convention comporte un article répondant à ces préoccupations.

18. M. BELLAMY (Australie) et M. CANTIN (Canada) font observer que le rapport entre la nouvelle

Convention et les conventions existantes, d'une part, et le rapport entre la nouvelle convention et d'éventuelles conventions ultérieures, d'autre part, constituent deux problèmes distincts.

19. Mlle CHIAH (Malaisie) fait siennes les réserves exprimées par les représentants de l'Australie et du Canada. Elle accepte l'idée que la convention comporte une disposition concernant les rapports entre ladite convention et les conventions antérieures, mais elle réserve sa position sur la question du rapport entre la nouvelle convention et les instruments ultérieurs.

20. M. YÉPEZ (Venezuela) estime que la Convention ne devrait comporter aucune disposition établissant un lien entre ladite convention et des instruments existants ou ultérieurs dans le domaine du transport multimodal. En incluant dans la convention un article donnant effet aux conventions existantes sur le transport multimodal, on s'écarterait de l'esprit du paragraphe du préambule de la résolution 31/100 de l'Assemblée générale où il est dit que la Convention devrait "contribuer au développement harmonieux du commerce international".

21. Mme BRUZELIUS (Norvège) fait observer que certaines conventions sont unimodales, bien qu'elles s'appliquent à de brefs itinéraires maritimes, et que certains Etats tiennent à ce qu'une décision soit prise sur le point de savoir si la convention devra comporter une clause de sauvegarde à l'égard des conventions unimodales de cette nature. C'est là une question toute différente de la question de savoir si la convention devra comporter une clause de sauvegarde visant les conventions multimodales ultérieures. On faciliterait les choses en utilisant l'expression "conventions relatives au transport unimodal" pour les conventions qui reçoivent certaines applications dans le domaine des transports maritimes, au lieu de l'expression "conventions relatives au transport multimodal" qui recouvre un autre problème

22. M. KANG (République de Corée) dit qu'il appuie l'amendement proposé dans le document A/CONF.89/C.2/L.22 car il ne doute pas que tous les problèmes qui se posent pourront être réglés par la Conférence qui va se réunir prochainement pour établir une convention sur le transport multimodal. Cependant, si la majorité des délégations souhaite inclure une disposition sur le transport multimodal dans la Convention, la délégation coréenne préférerait la variante C qui figure dans le projet du Secrétariat.

23. M. AMOR (Mexique) déclare qu'il s'opposera à toute proposition visant à supprimer l'article sur les transports multimodaux; la Convention doit comporter une disposition applicable à la portion maritime de ces transports. Il serait peut-être plus simple d'envisager deux articles qui concerneraient respectivement les conventions internationales existantes et les conventions ultérieures.

24. M. HAROON (Pakistan) rappelle que la position de sa délégation sur le problème du rapport entre la Convention et les conventions ultérieures est reflétée dans l'amendement A/CONF.89/C.2/L.22 dont elle est l'un des auteurs. En ce qui concerne le rapport entre la Convention et les conventions existantes, M. Haroon est favorable à la création d'un groupe de travail restreint qui examinera les divers arguments présentés.

25. Mme ROCA (Equateur) estime que rien ne s'oppose à ce que les variantes proposées soient renvoyées à un groupe de travail qui examinera les diverses possibilités et parviendra à un texte concerté tenant compte des différents intérêts.

26. M. DDUMBA (Ouganda) dit que sa délégation pourrait accepter un article qui ne viserait que le rapport entre la Convention et les conventions existantes.

27. M. BORCIĆ (Yougoslavie) estime que la disposition pertinente, si elle est approuvée, ne devrait viser que le rapport entre le nouvel instrument et les conventions existantes; il serait prématuré d'inclure dans la convention un article traitant des conventions ultérieures sur les transports multimodaux.

28. M. MARTÍNEZ MORCILLO (Espagne) se demande si la disposition proposée ne devrait pas trouver place à l'article 25, intitulé "Autres conventions", qui retient en ce moment même l'attention de la Première Commission. Il reconnaît qu'il serait utile de créer un groupe de travail chargé d'élaborer un texte acceptable pour toutes les délégations.

29. M. BELLAMY (Australie), appuyé par M. CANTIN (Canada), M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique), M. GUEIROS (Brésil), fait observer que, bien que plusieurs délégations aient affirmé que l'article proposé était nécessaire pour régler le problème des rapports entre le nouvel instrument et les conventions existantes, aucune des propositions de ces délégations ne se limite aux conventions existantes. La délégation australienne s'opposera à toute disposition qui viserait les conventions ultérieures sous le couvert d'un texte concernant les conventions existantes.

30. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit que sa délégation peut accepter qu'un groupe de travail soit constitué pour élaborer un texte où il ne serait question que des conventions existantes, à l'exclusion des conventions ultérieures.

31. Mme BRUZELIUS (Norvège), appuyée par M. GUEIROS (Brésil), propose que la Commission commence par se prononcer sur le point de savoir s'il doit y avoir un lien entre la nouvelle Convention et les conventions unimodales existantes ayant un rapport avec les problèmes maritimes; la Commission devrait ensuite dire s'il convient d'établir un lien entre la nouvelle Convention et les conventions qui seront ultérieurement conclues sur les transports multimodaux.

32. Le PRÉSIDENT, après avoir consulté la Commission, déclare qu'il considère que, de l'avis de la majorité des délégations, la nouvelle Convention ne doit pas comporter de clause de sauvegarde concernant les conventions qui seront conclues ultérieurement sur les transports multimodaux.

33. *Il en est ainsi décidé.*

34. Le PRÉSIDENT, après avoir consulté la Commission, déclare qu'il considère que la majorité des délégations est favorable à l'inclusion dans la nouvelle convention d'une clause de sauvegarde concernant les conventions internationales ou régionales existantes.

35. *Il en est ainsi décidé.*

36. LE PRÉSIDENT suggère que la Commission constitue un groupe de travail officieux qui sera chargé de rédiger un texte acceptable pour l'ensemble de la Commission.

37. *Il en est ainsi décidé.*

38. M. LAVIÑA (Philippines) demande que, selon l'usage, les différents groupements régionaux soient représentés au groupe de travail officieux.

39. Après une discussion à laquelle prennent part M. CARRAUD (France), M. KRISHNAMURTHY (Inde), M. PAVERA (Tchécoslovaquie), M. KELLER (Libéria), M. VINCENT (Sierra Leone), M. DETHLEFSEN (Danemark), M. ROTH (Allemagne, République fédérale d'), M. FAHIM (Egypte), Mlle ROCA (Equateur), Mme BRUZELIUS (Norvège), M. KHABDUJI (Zaïre) et M. LAVIÑA (Philippines), le PRÉSIDENT propose que le Groupe de travail officieux soit composé des représentants de Cuba, de l'Equateur, du Ghana, de l'Inde, de la Thaïlande, de la France, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de la Tchécoslovaquie et de la République démocratique allemande et soit présidé par le représentant de la France.

40. *Il en est ainsi décidé.*

La séance est levée à midi.

10e séance

Vendredi 24 mars 1978, à 11 h 15.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.10

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.27) [*suite*]

Article [*8*]. – *Transports multimodaux* (fin)

1. Le PRÉSIDENT appelle l'attention sur le document A/CONF.89/C.2/L.27, intitulé "Rapports avec d'autres conventions dans le domaine des transports", qui a été établi par le Groupe de travail spécial créé à la séance précédente. Il propose, compte tenu de la décision prise à la séance précédente et du texte figurant dans le document A/CONF.89/C.2/L.27, de considérer que tous les autres textes se rapportant à un article sur le transport multimodal, y compris les textes figurant dans le projet du Secrétariat (A/CONF.89/6) et dans les documents A/CONF.89/C.2/L.11, L.13, L.17, L.19, L.22, L.23 et L.25, soient remplacés par le nouveau texte ou retirés.

2. *Il en est ainsi décidé.*

3. M. de BRUIJN (Pays-Bas), se référant aux dispositions de l'alinéa *g* du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, propose de remplacer les mots "Etats contractants" par les mots "Parties contractantes", dans le document A/CONF.89/C.2/L.27.

4. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit que sa délégation peut accepter cette proposition.

5. M. GUEIROS (Brésil) fait observer que cette modification intéresse l'ensemble du texte de la Convention et il suggère que la question soit renvoyée au Comité de rédaction.

6. M. LAVIÑA (Philippines), appuyé par Mme TYCHUS-LAWSON (Nigéria), fait observer que la deuxième phrase du texte proposé dans le document A/CONF.89/C.2/L.27 s'applique aux conventions futures. Or la Commission a décidé expressément que le présent texte ne s'appliquerait qu'aux conventions existantes. Il propose donc de supprimer la deuxième phrase.

7. M. BELLAMY (Australie) propose de supprimer les mots "l'entrée en vigueur de".

8. A propos de la deuxième phrase du texte, le représentant de l'Australie dit que, aux yeux de sa délégation, toute révision ou modification visant à élargir le champ d'application d'une convention internationale ne saurait être considérée comme un amendement ou une révision.

9. M. KHABDUJI (Zaïre) convient qu'il faudrait supprimer les mots "l'entrée en vigueur de". Sa délégation demande instamment que l'on supprime la deuxième phrase du texte.

10. M. GUEIROS (Brésil) partage l'opinion du représentant des Philippines et du Nigéria concernant la deuxième phrase du texte. Ce texte marque néanmoins un progrès sur le projet établi par le Secrétariat parce qu'il précise que les Etats parties à la Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer (CIM), à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et à la Convention de Varsovie n'auront pas à dénoncer ces instruments s'ils ratifient la nouvelle Convention

11. M. JOMARD (Iraq) ne voit pas pourquoi le texte en question devrait figurer dans la Convention, qui n'a rien à voir avec le transport multimodal. Si les dispositions des conventions existantes sont compatibles avec celles de la nouvelle Convention, il n'y aura pas de difficultés; sinon, il importe que rien dans la nouvelle Convention n'empêche l'application de ses propres dispositions.

12. M. FAHIM (Egypte) demande si, aux termes de la disposition proposée dans le document A/CONF.89/C.2/L.27, la phase maritime d'une opération de transport multimodal serait régie par les dispositions de la nouvelle Convention. Pour ce qui est de la deuxième phrase du texte, la délégation égyptienne peut difficilement l'accepter.

13. M. HANKE (République démocratique allemande) précise que si une modification de la Convention CIM est adoptée à une majorité des deux tiers, tous les autres Etats parties deviennent automatiquement parties à la Convention révisée. C'est pourquoi il est capital pour les parties à la Convention CIM que la nouvelle Convention contienne une disposition du type de celle qui est proposée dans la deuxième phrase du document A/CONF.89/C.2/L.27.

14. M. PALMER (Royaume-Uni) note que le texte figurant dans le document A/CONF.89/C.2/L.27 offre une solution équitable aux problèmes qui se posent aux Etats européens. La délégation britannique appuie sans réserve la deuxième phrase du texte pour les raisons exposées par le représentant de la République démocratique allemande.

15. M. KELLER (Libéria) approuve le texte proposé, tel qu'il est. A propos du titre de la disposition envisagée, le représentant du Libéria demande si la question ne pourrait pas être traitée à l'article 25, intitulé "Autres conventions", qui est examiné par la Première Commission.

16. M. TETU (Canada) appuie l'amendement proposé par le représentant de l'Australie et pense que, à son avis, le texte serait plus clair si on ajoutait au début, après le mot "d'appliquer", les mots "à un transport par mer".

17. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) n'a pas d'objections contre le texte publié sous la cote A/CONF.89/C.2/L.27. Les mots "Etats contractants" devraient si possible être maintenus, car ils sont conformes à la terminologie employée dans d'autres articles de la Convention.

18. M. MATYASSY (Office central des transports internationaux par chemins de fer), prenant la parole à l'invitation du Président, dit que pour surmonter les difficultés, on pourrait remplacer les mots "l'entrée en vigueur" par "la signature". La deuxième phrase du texte est nécessaire. La Convention CIM sera révisée en 1980 afin d'être harmonisée avec la nouvelle Convention. Actuellement, la Convention CIM contient des dispositions, notamment celle qui concerne la faute de navigation, qui sont conformes aux dispositions de la Convention de Bruxelles de 1924. Si la nouvelle Convention ne contient pas de disposition permettant une modification ultérieure de la Convention CIM, les dispositions de cette dernière entreront en conflit avec celles de la nouvelle Convention. L'Iraq étant partie à la Convention CIM, M. Matyassy dit qu'il ne pense pas que l'Iraq serait satisfait si l'on supprimait la règle énoncée dans la Convention CIM, qui prévoit l'établissement d'un contrat de transport unique contenu dans un document de transport unique.

19. Mme BRUZELIUS (Norvège), se référant aux observations du représentant de l'Iraq, souligne que la disposition en discussion n'a pas pour objet de prévoir la conclusion éventuelle d'une convention sur le transport multimodal. Elle concerne les opérations de transport ferroviaire ou routier dans lesquelles s'intercale, accessoirement, une phase maritime, qui, pour des raisons pratiques, sera régie par les règles applicables au transport routier ou ferroviaire.

20. M. YÉPEZ (Venezuela) est d'avis que le Groupe de travail spécial a outrepassé son mandat. La délégation vénézuélienne pense que la deuxième phrase du texte devrait être modifiée de manière à refléter le consensus auquel la Commission est parvenue à sa séance précédente.

21. M. CARRAUD (France) reconnaît que la deuxième phrase n'est pas vraiment compatible avec ce qui a été convenu à la séance précédente, parce qu'elle concerne une éventualité. L'observateur de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer a expliqué les raisons pour lesquelles cette phrase avait été inscrite dans le texte. Reste à savoir comment harmoniser les conventions CIM et CMR avec la nouvelle Convention.

22. M. KANG (République de Corée) dit que la deuxième phrase s'applique incontestablement à des conventions futures et qu'elle doit donc être supprimée.

23. M. MEGHJI (République-Unie de Tanzanie) indique que le projet de texte à l'examen est acceptable pour sa délégation à titre de compromis. Cependant, il est enclin à penser que la mention de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention n'est pas nécessaire. En revanche, il ne pense pas que le maintien de la deuxième phrase donne lieu à des difficultés sérieuses, car les dispositions de la nouvelle Convention seront certainement prises en considération lors de toute révision ou modification ultérieure des conventions existantes.

24. M. AMOR (Mexique) pense que la deuxième phrase du texte proposé n'a pas sa place dans cette disposition, la Commission ayant décidé que le projet de convention ne devait contenir aucune référence à un instrument juridique futur.

25. Mlle DSANE (Ghana) dit que sa délégation est en faveur du texte proposé par le Groupe de travail spécial.

26. M. GUEIROS (Brésil), se référant aux observations de la représentante de la Norvège, dit qu'il apparaîtrait clairement que la disposition à l'examen ne s'applique ni au transport multimodal ni au transport par mer si l'on supprimait le mot "essentiellement" dans la première phrase.

27. M. LAVIÑA (Philippines) dit que la Commission pourrait peut-être éviter de voter en renvoyant le texte au Groupe de travail spécial et en lui demandant de l'examiner de nouveau à la lumière des observations faites au cours du débat.

28. Le PRÉSIDENT dit que la Commission dispose de trop peu de temps pour procéder comme le représentant des Philippines le propose.

29. Les problèmes que soulève le texte du Groupe de travail spécial ne peuvent pas, à son avis, être réglés par un vote sur chacun des amendements proposés oralement. Le Président se propose donc de mettre aux voix le projet de disposition figurant dans le document A/CONF.89/C.2/L.27, étant entendu que toutes les modifications ou corrections proposées par les délégations seront examinées une fois que la Commission se sera prononcée sur le texte dans son ensemble. A ce propos, le Président dit qu'il croit comprendre que la proposition du représentant de l'Australie a été retirée. La seule proposition importante sur laquelle la Commission devra prendre une décision est donc celle qui consiste à supprimer la deuxième phrase.

30. M. LAVIÑA (Philippines) fait observer que la proposition australienne a reçu l'appui d'un certain nombre de délégations et qu'elle devrait donc être mise aux voix.

31. M. KHABDUJI (Zaïre), invoquant l'article 39 du règlement intérieur, dit que la proposition tendant à supprimer la deuxième phrase est celle qui est la plus éloignée du texte proposé par le Groupe de travail spécial et qu'elle devrait, par conséquent, être mise aux voix en premier lieu.

32. Mme TYCHUS-LAWSON (Nigéria) fait observer que si le premier vote fait apparaître une majorité en faveur du texte tel qu'il est, il n'y aura plus de raison de voter ensuite sur la suppression de la deuxième phrase.

33. Le PRÉSIDENT met aux voix le projet de disposition proposé par le Groupe de travail spécial (A/CONF. 89/C.2/L.27).

34. *Par 31 voix contre 11, avec 11 abstentions, le projet de disposition est approuvé.*

35. Le PRÉSIDENT invite la Commission à examiner les propositions tendant à supprimer, premièrement, les mots "l'entrée en vigueur de", dans la première phrase, et deuxièmement , la deuxième phrase dans sa totalité.

36. M. HANKE (République démocratique allemande) dit que, puisque le texte a été adopté par 31 voix, il ne voit pas comment la Commission pourrait le modifier; il faut le renvoyer au Comité de rédaction.

37. M. AMOR (Mexique) dit qu'il n'a pas saisi la portée de la proposition du Président lorsque celui-ci a demandé à la Commission de voter sur le texte tel qu'il est. S'agissait-il de voter sur le texte quant à son libellé, ou sous l'angle des rapports qu'il établit avec d'autres conventions en matière de transport ?

38. Le représentant du Mexique convient que les mots "déjà en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention" ne donnent pas clairement à entendre qu'il s'agit des conventions en vigueur au moment de la signature du projet de convention. La deuxième phrase concerne les révisions ultérieures des conventions déjà en vigueur; elle suppose que l'application de la convention à l'examen pourrait être affectée par des révisions ultérieures d'autres conventions, ce qui en affaiblit la portée.

39. M. KRISHNAMURTHY (Inde) dit que le texte contenu dans le document A/CONF.89/C.2/L.27 a seulement pour objet de préciser qu'aucune des dispositions de la future convention concernant le transport de marchandises par mer n'empêche les Etats de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des conventions relatives à d'autres modes de transport auxquelles ils sont déjà parties. La dernière phrase du texte signifie simplement que, si les autres conventions en question, qui ne s'appliquent pas au transport par mer mais à d'autres modes de transport, sont modifiées ultérieurement, les Etats parties à ces conventions n'auront pas d'autre solution que de les appliquer sous leur forme révisée. Il ne s'agit pas d'une référence à la future convention sur le transport multimodal.

40. M. HEINZ (République fédérale d'Allemagne) propose que, en vertu de l'article 31 du règlement intérieur, la Commission revienne sur sa décision d'adopter l'article publié sous la cote A/CONF.89/C.2/L.27. La Commission prendrait ensuite une nouvelle décision sur ce texte, conformément à l'article 39 du règlement intérieur : elle voterait sur la question de savoir s'il faut supprimer ou conserver la dernière phrase du document; après quoi, elle voterait sur la suppression ou le maintien des mots "déjà en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de la présente convention et"; enfin, elle voterait sur le texte dans son ensemble, tel qu'il aurait été éventuellement modifié.

41. Mme TYCHUS-LAWSON (Nigéria) dit que, pour bien préciser ce sur quoi la Commission va effectivement voter, il faudrait remplacer les mots "à la date de l'entrée en vigueur" par les mots "à la date à laquelle la Convention est ouverte à la signature".

42. M. CARRAUD (France) dit que, dans le Groupe de travail qui a rédigé la proposition à l'étude, certaines délégations – celles de la France, des Pays-Bas, de la République démocratique allemande et du Royaume-Uni – ont estimé que la Convention devait contenir une disposition de ce type, et que les autres membres du Groupe se sont rangés à cet avis et ont accepté une proposition de compromis. Pour que l'on ne puisse craindre que le passage concernant l'entrée en vigueur et la dernière phrase recèlent des surprises, le représentant de la France propose de supprimer la deuxième phrase du texte, ainsi que les mots "déjà en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de la présente convention et".

43. Mme BRUZELIUS (Norvège) propose que la Commission passe immédiatement au vote sur le maintien ou la suppression de la deuxième phrase de la proposition.

44. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition visant à supprimer la deuxième phrase du texte publié sous la cote A/CONF.89/C.2/L.27.

45. *Il y a 22 voix pour, 22 contre et 10 abstentions.*

46. *La proposition n'est pas adoptée.*

47. M. BELLAMY (Australie) dit qu'avant de passer au deuxième vote il tient à clarifier la situation en ce qui concerne les conventions déjà en vigueur. L'intention était de faire référence aux conventions en vigueur à une certaine date, en fait à la date à laquelle la nouvelle convention serait conclue, à la fin de la Conférence. La date retenue, à savoir "la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention", peut être une date très éloignée dans l'avenir, à savoir celle à laquelle un nombre suffisant d'instruments de ratifications auront été reçus, et d'ici là d'autres conventions internationales seront peut-être entrées en vigueur. C'est pourquoi M. Bellamy a proposé que l'on supprime seulement les mots "l'entrée en vigueur de". Les mots "déjà en vigueur", se référant aux autres conventions, introduisent une limite indispensable dans le temps et, s'ils étaient supprimés, on pourrait prétendre que les conventions qui ne sont pas encore en vigueur l'emporteront également sur les dispositions de la nouvelle convention.

48. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition visant à supprimer les mots "l'entrée en vigueur de" dans le document A/CONF.89/C.2/L.27.

49. *Par 21 voix contre 18, avec 15 abstentions, la proposition est adoptée.*

50. M. LAVIÑA (Philippines) dit qu'il a voté pour la suppression de la deuxième phrase et qu'il s'est abstenu

lors du deuxième vote car, à son avis, la question a été tranchée au mépris du règlement intérieur, notamment des articles 34, 37 et 39. La délégation philippine s'est vu refuser la possibilité d'exprimer sa position et de participer effectivement aux travaux de la Commission.

51. M. MAFALLDIOP (Sénégal) dit que sa délégation a été obligée de s'abstenir lors du vote, car elle n'a pas pu avoir de précision sur le point de savoir si le texte mis aux voix était le texte avec ou sans amendement. Le représentant du Sénégal regrette que la proposition du représentant de la France, qui aurait permis d'éviter un double vote, n'ait pas été retenue. Quant à la deuxième phrase, le Gouvernement sénégalais aura peut-être des difficultés d'ordre constitutionnel lors de la ratification si cette phrase est maintenue dans le projet de convention; c'est pourquoi la délégation sénégalaise a voté pour sa suppression, mais elle s'est vu refuser la possibilité d'expliquer son vote.

52. M. KHABDUJI (Zaïre) dit que le vote s'est déroulé dans la confusion la plus totale. Ayant tenté de soulever un point d'ordre pour demander une explication sur l'objet du vote, M. Khabduji s'est vu refuser la parole. La délégation zaïroise a voté pour la suppression de la deuxième phrase du texte proposé, car elle estime, comme le représentant de la France lui-même, qui était Président du Groupe de travail spécial, que le Groupe a outrepassé son mandat. La proposition du représentant de la France aurait pu recueillir l'unanimité si elle avait été mise aux voix. M. Khabduji exprime l'espoir qu'à l'avenir le règlement intérieur de la Conférence sera respecté.

53. Mme ROCA (Equateur) dit que sa délégation a participé aux travaux du Groupe de travail spécial et a accepté, par esprit de compromis, un texte qui ne la satisfaisait pas complètement. Mme Roca s'est abstenue lors du premier vote parce qu'à son avis le règlement intérieur n'avait pas été respecté, et qu'elle ne voyait pas très bien quels éléments du texte étaient mis aux voix. Elle s'est vu refuser la possibilité de donner des explications. Lors du deuxième vote, Mme Roca a voté pour la suppression de termes qui, à son avis, privaient la nouvelle disposition de tout son effet.

La séance est levée à 12 h 50.

11e séance

Vendredi 24 mars 1978, à 17 h 50.

Président : M. D. POPOV (Bulgarie).

A/CONF.89/C.2/SR.11

Examen du projet d'articles établi par le Secrétaire général concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales du projet de convention sur le transport de marchandises par mer, à l'exception de l'article relatif aux "réserves" (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2, A/CONF.89/C.2/L.2, L.6, L.12, L.14, L.15, L.16, L.18, L.24, L.26) [*fin*]

Article [6]. – *Entrée en vigueur* (fin*)

1. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à reprendre l'examen du projet d'article [6] et à se prononcer sur les variantes A, B, C et D proposées pour le texte de cette disposition dans le document A/CONF.89/6.

2. M. PAVERA (Tchécoslovaquie) déclare que sa délégation est favorable à la variante A, qui se fonde sur le seul critère du nombre d'Etats ayant déposé leur instrument de ratification. Le critère du tonnage de la flotte de commerce des Etats contractants n'est pas acceptable parce que l'entrée en vigueur de la future convention intéresse aussi les Etats qui n'ont pas de flotte de commerce et ceux dont la flotte de commerce n'est que d'un faible tonnage. En outre, selon des études de la CNUCED, près de 30 p. 100 du tonnage de la flotte de commerce mondiale est l'objet de la pratique des pavillons de complaisance, si bien que les Etats qui se prêtent à cette pratique pourraient sensiblement influencer l'entrée en vigueur de la convention dans un sens ou dans l'autre. Comme le Président l'a fait observer à la séance précédente, le volume du commerce maritime pourrait constituer un critère, mais les statistiques dans ce domaine sont malheureusement insuffisantes en ce qui concerne les pays sans littoral.

3. C'est pourquoi la délégation tchécoslovaque ne peut appuyer que le critère du nombre des Etats, lequel devrait être supérieur à 20 mais ne pas dépasser 30.

4. M. FAHIM (Egypte) rappelle que la question à l'examen a été abondamment discutée à la 4e séance de la Commission et qu'une majorité s'est dégagée en faveur de la variante A. Pour gagner du temps, il suggère de se borner à débattre la question du nombre des Etats.

5. M. PALMER (Royaume-Uni) souligne que la question de l'entrée en vigueur de la convention n'a rien de théorique mais présente une grande importance, tant du point de vue commercial que juridique. Comme d'autres délégations, la délégation britannique estime que la convention ne devrait entrer en vigueur qu'au moment où elle remplacera effectivement dans une large mesure la réglementation internationale précédemment applicable. Il met l'accent sur le risque de voir quatre régimes juridiques appliqués simultanément, ce qui ne manquerait pas d'entraîner des conflits de loi. Le représentant du Royaume-Uni examinera toute suggestion qui, comme la proposition japonaise (A/CONF.89/C.2/L. 12), permettrait d'éviter ce danger. A lui seul, le critère du nombre des Etats n'est pas suffisant ; en outre, ce nombre devrait être au moins de 30, comme il est prévu dans la Convention de Varsovie. Etant donné que

* Reprise des travaux de la 8e séance.

certains Etats devront dénoncer d'autres instruments internationaux avant de devenir parties à la convention. il faudrait aussi que celle-ci n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai d'un an au moins après le dépôt du dernier instrument de ratification nécessaire à son entrée en vigueur.

6. M. PERE (France) rappelle que sa délégation a proposé les deux critères du tonnage et du nombre d'Etats car c'est la solution adoptée dans d'autres conventions, comme la Convention de Londres de 1954 sur la pollution par les hydrocarbures, où les deux critères retenus étaient respectivement de 500 000 tonneaux et de 10 Etats. Compte tenu du développement de la communauté internationale et de la flotte de commerce mondiale, la délégation française a considéré qu'elle présentait une proposition raisonnable en portant ces chiffres à un million de tonneaux et 15 Etats. Toutefois, à la suite d'entretiens avec des délégations de pays en développement, la délégation française s'est rendu compte que ceux-ci ont souvent intérêt à ce que la future convention puisse être conclue et qu'elle entre en vigueur, bien qu'ils ne disposent souvent pas de flotte de commerce importante. Soucieuse de voir progresser les travaux de la Commission, la délégation française retire sa proposition (A/CONF.89/C.2/L.16); elle se ralliera à une proposition fondée seulement sur le critère du nombre des Etats mais elle estime que ce nombre devrait se situer entre 20 et 30.

7. M. LAVIÑA (Philippines) fait observer que la grande majorité des délégations se sont prononcées pour le seul critère du nombre des Etats. De l'avis de la délégation philippine, les autres variantes proposées par la CNUDCI risqueraient d'être discriminatoires. Il faut tirer la leçon de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, conclue à Genève en 1974, et dont l'entrée en vigueur dépend du double critère du nombre des Etats et du tonnage.

8. Mme BRUZELIUS (Norvège), prenant la parole sur un point d'ordre, souligne qu'une majorité s'est déjà dégagée en faveur d'une des variantes proposées. Le présent débat, qui devrait être aussi court que possible, ne devrait porter que sur le nombre des Etats.

9. Le PRÉSIDENT constate que l'écrasante majorité des délégations est en effet favorable à la variante A, qui se fonde sur le seul critère du nombre des Etats. Il invite les membres de la Commission à indiquer quel nombre a leur préférence.

10. M. TETU (Canada) dit que sa délégation aurait préféré la variante D, mais qu'elle se rallie à la majorité. Toutefois, le nombre des Etats devrait être plus près de 30 que de 20.

11. M. KRISHNAMURTHY (Inde) rappelle que la grande majorité des délégations s'est prononcée pour le projet dont sa délégation est auteur avec les délégations du Bangladesh et de l'Ouganda (A/CONF.89/C.2/L. 15). Cette proposition a été ensuite reprise par la délégation australienne, qui y a apporté quelques légères modifications (A/CONF.89/C.2/L.18). A sa 7e séance, la Commission s'est d'autre part prononcée en faveur de la variante Y proposée dans le document A/CONF.89/6 et elle l'a renvoyée au Comité de rédaction. Comme l'immense majorité des délégations s'est prononcée pour la proposition contenue dans le document A/CONF.89/C.2/L.15, le représentant de l'Inde propose de prendre une décision sur cette proposition.

12. Mme BRUZELIUS (Norvège) précise que sa délégation a appuyé la proposition A/CONF.89/C.2/L.15, mais avec quelques réserves. Elle a suggéré que la Convention entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification.

13. Mme SANPIETRO (Argentine) indique que sa délégation aurait préféré une autre variante que la variante A. Elle estime en outre, comme la délégation canadienne, que le nombre de 20 Etats est insuffisant.

14. M. DETHIER (Belgique) déclare que sa délégation s'incline devant la majorité mais qu'elle aurait préféré la variante C, et qu'à son avis le nombre des Etats devrait être d'au moins 30.

15. M. KRISHNAMURTHY (Inde) indique qu'après s'être consultées la délégation ougandaise et sa propre délégation acceptent les modifications figurant dans la proposition australienne (A/CONF.89/C.2/L.18).

16. M. de BRUIJN (Pays-Bas), M. TERASHIMA (Japon), M. HANKE (République démocratique allemande), M. PALMER (Royaume-Uni) et M. Keller (Libéria) se prononcent pour le nombre de 30 Etats.

17. Mme TYCHUS-LAWSON (Nigéria), M. BELLAMY (Australie), M. LUKABU-KHABDUJI (Zaïre), M. MUSSO (Pérou), M. ARREBOLA (Cuba), M. DETHLEFSEN (Danemark) et M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique) pourraient accepter le nombre de 25 Etats.

18. M. MUCHUI (Kenya), M. HAROON, (Pakistan), M. DIDUMBA (Ouganda), M. KANG (République de Corée), M. LAVINA (Philippines), M. VINCENT (Sierra Leone), M. FARES (Yémen démocratique), M. MAFALLDIOP (Sénégal), M. YÉPEZ (Venezuela), Mme DSANE (Ghana), M. HEINZ (République fédérale d'Allemagne), M. NARVÁEZ (Equateur), M. WANSEK (République-Unie du Cameroun), M. GUEIROS (Brésil) et M. KANYENYE (République-Unie de Tanzanie) optent pour le nombre de 20 Etats.

19. M. JOMARD (Iraq) préférerait le nombre de 15 Etats.

20. Pour M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), un nombre entre 15 et 30 serait acceptable.

21. Le PRÉSIDENT, constatant que les principaux nombres proposés sont 20, 25 et 30, propose de les mettre aux voix dans cet ordre.

22. Mme BRUZELIUS (Norvège) demande si une délégation pourra participer à plus d'un vote.

23. M. KRISHNAMURTHY (Inde), appuyé par M. LAVIÑA (Philippines), déclare que, si la Commission se prononce sur le nombre de 20 Etats, elle n'aura pas à se prononcer sur les deux autres nombres.

24. M. PERE (France) dit que, étant donné que l'Inde et l'Ouganda acceptent la proposition australienne qui prévoit un délai d'un an, la délégation française se rallie au nombre de 20 Etats. En se prononçant sur la proposition australienne, la Commission pourrait trancher la double question du délai et du nombre d'Etats par un seul vote.

25. M. HEINZ (République fédérale d'Allemagne) estime qu'il faudrait s'en tenir à l'article 39 du règlement intérieur et voter d'abord sur l'amendement le plus éloigné de la proposition de base (A/CONF.89/C.2/L.15), c'est-à-dire celui qui tend à adopter le chiffre de 30 instruments de ratification pour l'entrée en vigueur de la convention, puis celui qui porte sur 25 instruments et enfin celui qui prévoit 20 instruments.

26. Mme BRUZELIUS (Norvège) fait observer qu'une nette majorité s'est dégagée en faveur du délai d'un an prévu dans la proposition de l'Australie et que seul le nombre des ratifications nécessaires donne lieu à des contestations.

27. M. JOMARD (Iraq) n'est pas d'accord avec ce point de vue. Il souligne que la proposition de l'Australie est le résultat d'un compromis, le délai d'un an ayant été accepté à condition que le chiffre des instruments de ratification soit fixé à 20.

28. M. HANKE (République démocratique allemande) propose que la Commission se prononce d'abord sur la proposition de l'Australie, puis sur la procédure proposée par le représentant de la République fédérale d'Allemagne.

29. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition de l'Australie.

30. *Les voix se sont réparties comme suit : 49 voix pour, 2 contre et 2 abstentions.*

31. M. HANKE (République démocratique allemande), prenant la parole pour une motion d'ordre, fait observer que compte tenu des observations faites à la séance précédente, il avait cru comprendre que le vote portait seulement sur le délai d'un an prévu dans la proposition australienne et non sur le nombre des ratifications.

32. M. de BRUIJN (Pays-Bas), M. PALMER (Royaume-Uni) et M. TERASHIMA (Japon) appuient le représentant de la République démocratique allemande.

33. M. KRISHNAMURTHY (Inde), prenant également la parole pour une motion d'ordre, estime que la situation est claire : une majorité d'Etats a approuvé l'ensemble de la proposition australienne et, par conséquent, le nombre de 20 ratifications qui y est prévu. Il n'y a donc aucune raison de rouvrir le débat.

34. M. GUEIROS (Brésil) fait observer qu'en vertu du règlement intérieur on ne peut diviser les propositions que si l'auteur demande qu'elles soient mises aux voix séparément. Dans le cas présent, le vote qui vient d'avoir lieu fait apparaître une majorité considérable qui s'est prononcée à la fois en faveur du délai d'un an et du chiffre de 20 instruments.

35. M. HEINZ (République fédérale d'Allemagne) rappelle qu'avant le vote le Président a exprimé l'avis qu'il n'existait pas de dissension sur le délai d'un an et que c'était sur ce point qu'il convenait de voter en premier lieu. Aucune opposition n'ayant été exprimée, on peut considérer que le vote portait exclusivement sur cette proposition. Cette hypothèse est d'ailleurs confirmée par le fait que 49 délégations ont émis un vote favorable, chiffre qui n'aurait jamais pu être atteint s'il s'agissait du nombre de ratifications. C'est sur ce deuxième point que la Commission doit maintenant voter, puis sur l'ensemble de la proposition de l'Australie.

36. Le PRÉSIDENT précise qu'il a invité la Commission à voter sur l'amendement contenu dans la proposition australienne, qui a pour effet de modifier les délais prévus aux paragraphes 1 et 2 de la proposition initiale. Il n'a pas demandé à la Commission de se prononcer sur l'ensemble de la proposition.

37. M. BELLAMY (Australie) explique que sa délégation a cru voter pour l'ensemble du texte de sa proposition. Etant donné le malentendu auquel le vote a donné lieu, il conviendrait de procéder à un nouveau vote selon la procédure suggérée par le représentant de la République fédérale d'Allemagne.

38. M. FAHIM (Egypte) appuie cette proposition.

39. M. RAMSEY (Etats-Unis d'Amérique), rappelant que l'article 28 du règlement intérieur permet au président d'autoriser l'examen d'amendements oraux, propose que la Commission procède à un vote sur la motion de division de la proposition, puis vote sur l'amendement oral tendant à remplacer le chiffre de 20 ratifications par 30, puis sur celui proposant le chiffre de 25 ratifications. Enfin, le Président pourrait demander à la Commission de se prononcer sur le chiffre proposé dans l'amendement australien.

40. M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), appuyé par M. JACOBAEUS (Suède) et par M. HEINZ (République fédérale d'Allemagne), propose de suivre la procédure indiquée à l'article 37 du règlement intérieur, relatif à la division des propositions : la Commission procéderait d'abord à un vote sur l'ensemble de la proposition A/CONF.89/C.2/L.18, à l'exception du nombre des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, puis à un vote sur ce nombre.

41. *La proposition du représentant de l'Union des Républiques socialistes soviétiques est acceptée.*

42. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur la proposition A/CONF.89/C.2/L.18, abstraction faite du nombre indiqué pour les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

43. *Il y a 50 voix en faveur de la proposition.*

44. Le PRÉSIDENT met aux voix séparément le chiffre de 30 instruments de ratification.

45. *Par 38 voix contre 14, avec 2 abstentions, le chiffre de 30 instruments est rejeté.*

46. Le PRÉSIDENT met aux voix le chiffre de 25 instruments de ratification.

47. *Par 27 voix contre 13, avec 11 abstentions, le chiffre de 25 instruments est rejeté.*

48. Le PRÉSIDENT met aux voix le chiffre de 20 instruments de ratification.

49. *Par 40 voix contre 5, avec 7 abstentions, le chiffre de 20 instruments est approuvé.*

50. M. NARVÁEZ (Equateur) souhaite qu'il soit consigné au procès-verbal de la séance qu'il désapprouve entièrement la procédure de vote utilisée.

Article [ ]. – Révision et amendements

51. Le PRÉSIDENT invite les membres de la Commission à examiner les propositions faites respectivement par la République démocratique allemande et la

Norvège en ce qui concerne la révision ou l'amendement de la Convention.

52. M. HANKE (République démocratique allemande), présentant l'amendement A/CONF.89/C.2/L.6, explique que la délégation de la République démocratique allemande a jugé nécessaire d'introduire un nouvel article concernant la révision de la convention et les amendements qui peuvent lui être apportés. Deux considérations ont inspiré les dispositions des paragraphes 1 et 2 : d'une part, faire en sorte que la Convention ne puisse être révisée ou amendée que par une proportion substantielle d'Etats qui y sont déjà parties; d'autre part, suivre la même procédure que celle adoptée pour la Convention CIM de 1962, à savoir que toute révision de la convention ou tout amendement à celle-ci entrera en vigueur si les deux tiers des Etats parties à ladite Convention ont ratifié le nouvel instrument ou y ont adhéré.

53. Mme BRUZELIUS (Norvège), présentant l'amendement A/CONF.89/C.2/L.26, explique que la délégation norvégienne a jugé souhaitable d'introduire dans le projet de convention une clause portant sur la révision et les amendements.

54. Commentant chacun des paragraphes de la proposition norvégienne, Mme Bruzelius explique que le premier paragraphe est calqué sur les clauses introductives des autres conventions et s'explique de lui-même. Le deuxième paragraphe prévoit que la convocation de la Conférence doit être demandée par un nombre assez important de parties contractantes. Le troisième paragraphe, qui porte sur la décision d'amender la Convention, institue une procédure conforme au règlement intérieur de la plupart des conférences, à savoir que la décision doit être prise à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants à la Conférence.

55. Les quatrième et cinquième paragraphes, qui sont liés dans l'esprit de la délégation norvégienne, reprennent en substance la proposition de la République démocratique allemande. Le paragraphe 4 prévoit que les amendements doivent être ratifiés par un nombre suffisant d'Etats contractants, et le paragraphe 5 règle le sort des Etats qui ne les ont pas ratifiés. Si l'un des deux paragraphes n'est pas accepté par la Commission, sa suppression doit entraîner automatiquement celle de l'autre.

56. Enfin, la délégation norvégienne attache une importance particulière au paragraphe 6 de sa proposition, qui prévoit la clôture de la Convention dès l'entrée en vigueur d'un amendement. En effet, dans le passé, le fait que les traités restent en permanence ouverts à la ratification des Etats, même si le nombre des parties décroît, a donné lieu à de nombreuses difficultés. C'est le cas pour les Règles de La Haye et le Protocole de Bruxelles, même si la présente Convention doit les remplacer, étant donné que rien, dans les dispositions de ces deux instruments, n'empêche les Etats qui veulent y adhérer de le faire. Cette considération a incité à insérer dans la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes une clause prévoyant que lorsque le Protocole serait entré en vigueur, la Convention ne pourrait plus être ratifiée que sous sa forme amendée. Une telle clause est très utile pour maintenir les rapports au même niveau, et son absence peut créer une confusion comme c'est actuellement le cas dans les transports aériens, qui sont à la fois régis par la Convention de Varsovie, le Protocole de La Haye à la Convention de Varsovie, le Protocole conclu au Guatemala et le Protocole de Montréal n° 4, aucun de ces instruments n'étant clos à la signature des Etats.

57. D'autre part, si l'on veut introduire une clause du genre de celle qui figure au paragraphe 6 de la proposition norvégienne, il convient de le faire dans le présent projet de convention, étant donné que, si, par la suite, un protocole portant modification de la convention est adopté, seuls les pays qui en deviendront membres seront liés par les nouvelles dispositions, et l'ancien texte restera ouvert à la ratification des autres Etats.

58. M. HANKE (République démocratique allemande) dit que, compte tenu des observations faites par la représentante de la Norvège au sujet des paragraphes 4 et 5 de la proposition norvégienne, la délégation de la République démocratique allemande retire son amendement (A/CONF.89/C.2/L.6).

59. M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que sa délégation peut appuyer la proposition de la Norvège, à condition de supprimer les paragraphes 3, 4, 5 et 6. En effet, elle estime qu'il appartient à la future conférence convoquée en vertu du paragraphe 2 de décider elle-même de la procédure à suivre pour l'examen des amendements et des moyens d'éviter le chevauchement des dispositions des diverses conventions.

60. Le PRÉSIDENT fait observer que deux autres propositions sont liées aux précédentes : il s'agit du document A/CONF.89/C.2/L.14, présenté par la République-Unie de Tanzanie, et du document A/CONF.89/C.2/L.24, présenté par la France.

61. M. MEGHJI (République-Unie de Tanzanie) souligne que la proposition A/CONF.89/C.2/L.14 se borne à souligner la nécessité d'ajouter un nouvel article prévoyant la convocation d'une conférence de révision, sans spécifier les modalités de fonctionnement de cette conférence. La délégation tanzanienne penche en faveur de la proposition norvégienne; néanmoins, elle souhaiterait que la conférence se réunisse obligatoirement après une période déterminée, qui pourrait être de trois ans, et que la possibilité d'amender la Convention ne soit pas soumise à une décision prise à la majorité des deux tiers. S'il est tenu compte de ces observations, la République-Unie de Tanzanie peut retirer sa proposition.

62. M. PERE (France) dit que la délégation française préfère la solution proposée par le représentant de l'Union soviétique, à savoir l'adoption des deux premiers paragraphes de la proposition norvégienne, à l'exclusion des autres paragraphes. En effet, il convient d'attirer l'attention sur les dangers que pourraient comporter les quatre dernières dispositions, en particulier le paragraphe 5. Le fait que les deux tiers des Etats auraient voté en faveur de l'amendement à la Convention aurait pour effet que le tiers restant n'aurait d'autre choix que de s'exclure du bénéfice de la Convention. Compte tenu du jeu de la clause de dénonciation automatique contenue dans la Convention de Bruxelles de 1924, au sujet de laquelle la délégation française a

déjà exprimé sa préoccupation, ces Etats risqueraient de se voir rejetés dans le vide juridique le plus absolu, puisqu'ils seraient exclus du bénéfice de la présente Convention sans avoir la possibilité de se retrouver dans le régime de la Convention de 1924. Ainsi, outre l'importance qu'il y a à préserver la souveraineté des Etats, de puissants arguments, sur le plan pratique, militent en faveur de l'abandon de telles dispositions.

63. M. de BRUIJN (Pays-Bas) appuie la proposition de la Norvège, à l'exception du paragraphe 1, qui donnerait au dépositaire le pouvoir de convoquer une conférence – alors que ce pouvoir n'appartient qu'aux Etats contractants –, et du paragraphe 5, qui exclurait du bénéfice de la Convention un trop grand nombre d'Etats, comme l'a fait observer le représentant de la France.

64. M. NSAPOU (Zaïre) appuie les paragraphes 1 et 2 de la proposition norvégienne. Il ne peut, par contre, appuyer le paragraphe 3, car il pense qu'il vaudrait mieux laisser à la future conférence le soin d'établir ses propres règles. Il lui paraît possible d'arriver à un texte acceptable en ce qui concerne le paragraphe 4. Le paragraphe 5, par contre, lui paraît impossible à accepter, car, comme l'a fait observer le représentant de la France, il exclurait une partie importante des Etats parties à la Convention. Le paragraphe 6 pourrait éviter l'application de plusieurs régimes à la même convention. Il demande donc un examen plus approfondi de la proposition norvégienne.

65. Quant à la proposition de la France (A/CONF.89/C.2/L.24), elle devrait être examinée par la première Commission.

66. M. TERASHIMA (Japon) pense, comme le représentant de l'Union soviétique, que seuls les paragraphes 1 et 2 de la proposition norvégienne devraient être retenus. Il ne peut accepter les paragraphes 3 et 4, car il estime que c'est à la future conférence qu'il appartient de fixer ses propres règles. Il s'oppose fermement au paragraphe 5, pour les raisons indiquées par le représentant de la France. La formule proposée au paragraphe 6 lui paraît également inacceptable pour une convention de ce genre. Il fait observer, à ce sujet, que la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, que la représentante de la Norvège a citée, contient une formule quelque peu différente. Il y est dit, en effet, au paragraphe 3 de l'article 20, que tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer au texte modifié de la Convention, à moins qu'une disposition contraire ne soit stipulée dans l'instrument.

67. M. GUEIROS (Brésil) appuie le texte de la Norvège, mais propose de supprimer le paragraphe 1, parce que ce sont les Etats contractants, et non le dépositaire, qui doivent convoquer la conférence. L'argument avancé par le représentant de la France à l'encontre du paragraphe 5 ne lui paraît pas convaincant, car, la convention ne pouvant être amendée qu'à la majorité des deux tiers des Etats contractants, les Etats qui n'auront pas ratifié l'amendement ne représenteront qu'une minorité insignifiante. Le représentant du Brésil estime, pour sa part, qu'étant donné les progrès rapides de la technique et l'évolution constante du commerce international il est indispensable de pouvoir modifier la Convention. Il est donc partisan d'une certaine souplesse.

68. M. SEMIKACHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) fait observer que le paragraphe 1 de la proposition norvégienne dit seulement que "le dépositaire peut convoquer une conférence".

69. M. GUEIROS (Brésil) dit que, même ainsi, le paragraphe 1 donne au Secrétaire général de l'ONU l'initiative de convoquer une conférence, ce qui est incompatible avec la disposition du paragraphe 2, selon laquelle la conférence ne peut être convoquée qu'"à la demande d'un tiers au moins des Etats contractants".

70. Mme BRUZELIUS (Norvège), accepte, devant l'opposition qu'ils rencontrent, de retirer les paragraphes 3, 4 et 5 de sa proposition.

71. M. HANKE (République démocratique allemande) dit qu'il ne réintroduira pas pour autant sa propre proposition (A/CONF.89/C.2/L.6), qui n'aurait pas plus de chances d'être acceptée.

72. M. BELLAMY (Australie) trouve de grands mérites à la proposition de la France (A/CONF.89/C.2/L.24) et pense qu'il devrait être relativement facile de réviser les montants de limitation de responsabilité. Mais les amendements de fond exigent, à son avis, une procédure plus détaillée et peut-être plus difficile à établir.

73. En ce qui concerne la proposition de la Norvège (A/CONF.89/C.2/L.26), le représentant de l'Australie pense, comme le représentant du Brésil, qu'il faudrait supprimer le paragraphe 1 qui donne au dépositaire tout pouvoir pour convoquer une conférence à son gré. Il s'oppose également au paragraphe 6, car, avec la suppression des paragraphes 3 et 4, il n'y aurait plus aucune garantie que l'amendement a été approuvé par une importante majorité des Etats contractants. Ainsi, si l'on applique la disposition du paragraphe 6 aux Règles de La Haye, on constate que le Protocole de 1968 portant modification de la Convention de Bruxelles de 1924, qui a été ratifiée par 10 Etats, entraînerait la clôture de cette Convention, ce qu'il faut absolument éviter dans le cas de la présente Convention. D'autre part, tel qu'il est rédigé, le paragraphe 6 peut donner à penser que la Convention amendée s'appliquerait rétroactivement aux instruments déposés avant l'entrée en vigueur de l'amendement, ce qu'il faut également éviter.

74. M. YÉPEZ (Venezuela) appuie, dans son principe, la proposition de la Norvège, car il lui paraît utile de convoquer une conférence pour amender la Convention. Mais il pense, comme le Brésil, qu'il faut supprimer le paragraphe 1, car ce n'est pas au dépositaire, mais aux Etats contractants, qu'il appartient de convoquer la conférence. Il faudrait, à son avis, un certain délai entre l'entrée en vigueur de la Convention et la convocation de la conférence pour que celle-ci soit utile. Il propose donc d'ajouter, au début du paragraphe 2, les mots "Trois ans après l'entrée en vigueur de la Convention".

75. M. PAVERA (Tchécoslovaquie) pense qu'il est utile de convoquer une conférence pour réviser ou amender la Convention. Il appuie donc sans réserve les paragraphes 1 et 2 de la proposition norvégienne. Ces deux paragraphes lui paraissent suffisants, car il estime, comme le représentant de l'Union soviétique, que

toutes les autres décisions doivent être prises par la conférence.

76. M. PALMER (Royaume-Uni) accepte, dans son principe, la proposition de la Norvège, mais partage l'opinion de la France au sujet du paragraphe 5, qui a été retiré.

77. En ce qui concerne la révision des montants de limitation de responsabilité, il craint que la Première Commission ne soit amenée à aborder cette question lorsqu'elle réexaminera l'article 6. La proposition de la France sur ce sujet lui paraît difficile à accepter, car elle fixe des délais trop rigides pour la réunion des conférences de révision et ne tient pas compte de la situation des Etats qui n'acceptent pas la révision des montants de limitation de responsabilité. Il vaudrait mieux dire, à son avis, que les conférences de révision ont lieu "lorsque les Etats contractants le demandent".

78. M. KRISHNAMURTHY (Inde) pense qu'il est nécessaire d'inclure dans la Convention une disposition relative à sa révision. Il rappelle que l'on trouve des dispositions de ce genre dans de nombreuses conventions internationales – notamment dans la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, dans la Convention sur la haute mer, dans la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer, et dans la Convention sur le plateau continental, signées à Genève en 1958. Mais les clauses de révision qui figurent dans ces conventions sont beaucoup plus simples. Ainsi, les Conventions de Genève de 1958 sur le droit de la mer contiennent toutes les quatre la clause de révision suivante :

> "1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la convention peut être formulée en tout temps, par toute partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
>
> "2. L'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande."

Il s'agit là d'une clause type, qui devrait être reprise intégralement dans la présente Convention.

79. Le paragraphe 6 pose un grave problème, car on peut se demander si, en cas d'amendement à la Convention, les Etats auront la latitude de ratifier l'ancienne Convention, en ignorant l'amendement, ou s'ils devront ratifier la Convention modifiée. Il risque d'en résulter une grande confusion dans le domaine de la législation des transports internationaux, car certains Etats seront parties à la Convention initiale, d'autres à l'amendement, et d'autres aux deux à la fois. Le représentant de l'Inde estime donc préférable de reprendre la formule type figurant dans les Conventions de Genève sur le droit de la mer, qui ne pose aucun problème.

80. M. JACOBAEUS (Suède) appuie la proposition de la Norvège, mais partage les réserves formulées par certaines délégations au sujet du paragraphe 6.

81. Mme TYCHUS-LAWSON (Nigéria) appuie les paragraphes 2 et 6 de la proposition norvégienne, mais pense, comme le représentant du Brésil, que le paragraphe 1 doit être supprimé.

82. M. HEINZ (République fédérale d'Allemagne) appuie le paragraphe 2 de la proposition norvégienne.

83. M. MUCHUI (Kenya) est également favorable au paragraphe 2 de la proposition norvégienne, mais ne peut appuyer le paragraphe 1, qui donnerait au Secrétaire général de l'ONU tout pouvoir pour convoquer une conférence de révision. Il approuve le paragraphe 6, car il estime qu'après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention les Etats ne doivent pas être autorisés à ratifier la Convention initiale non amendée.

84. M. de BRUIJN (Pays-Bas) ne peut plus appuyer la proposition de la Norvège maintenant que les paragraphes 3, 4 et 5 en ont été retirés. Il éprouve, au sujet de la proposition de la France (A/CONF.89/C.2/L.24) les mêmes hésitations que le représentant du Royaume-Uni, car cette proposition n'indique pas clairement si l'amendement entrera en vigueur pour toutes les parties contractantes ou seulement pour celles qui l'auront accepté.

85. Mme BRUZELIUS (Norvège) fait observer que la Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, adoptée par l'OMCI, contient au paragraphe 1 de l'article 20 une disposition analogue à celle du paragraphe 1 de la proposition norvégienne, puisque c'est à l'OMCI, en tant que dépositaire, qu'il appartient de convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender cette convention. Or, l'OMCI n'a jamais abusé de son pouvoir en la matière – pas plus que ne le ferait le Secrétaire général de l'ONU dans le cas de la présente convention.

86. M. PERE (France) fait observer, à son tour, que les paragraphes 1, 2 et 6 de la proposition norvégienne ne sont pas des nouveautés car on les retrouve dans la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Il est favorable au maintien de ces trois paragraphes.

87. Pour ce qui est de la proposition de sa délégation, il tient à préciser, en ce qui concerne l'alinéa *c*, que les Etats qui ne pourront pas accepter les nouveaux montants de limitation fixés par les amendements continueront à appliquer les anciens montants. Il ne voit, pour sa part, aucun inconvénient à renvoyer cette proposition à la Première Commission.

88. Le PRÉSIDENT dit que, s'il n'y a pas d'objections, il considérera que la Commission décide de renvoyer le nouvel article proposé par la France (A/CONF.89/C.2/L.24) à la Première Commission.

89. *Il en est ainsi décidé.*

90. Mme BRUZELIUS (Norvège) retire le paragraphe 1 du texte proposé par sa délégation.

91. M. DIETZ (Secrétaire de la Commission) dit qu'il est impossible de donner une estimation exacte des incidences financières de la conférence envisagée. Il tient à préciser, toutefois, que le coût de cette conférence ne pourra être imputé sur le budget de l'ONU que si l'Assemblée générale en décide ainsi. Dans le cas contraire, le coût de la conférence sera à la charge des Etats parties à la Convention.

92. M. KRISHNAMURTHY (Inde) propose d'inclure dans le texte de la Convention un article ainsi conçu :

"Article [ ]. – Révision et amendement

"1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la Convention peut être formulée en tout temps, par toute partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

"2. L'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande."[1]

93. Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition de l'Inde.

94. *Par 20 voix contre 11, avec 20 abstentions, la proposition de l'Inde est rejetée.*

95. Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter successivement sur les paragraphes 2 et 6 de la proposition de la Norvège (A/CONF.89/C.2/L.26).

96. *Par 46 voix contre une, avec une abstention, le paragraphe 2 est approuvé.*

97. *Par 42 voix contre 5, avec 7 abstentions, le paragraphe 6 est approuvé.*

Formules sacramentelles finales (fin*)

98. Le PRÉSIDENT propose d'ajouter, après "Hambourg", les mots "le trente et un mars mille neuf cent soixante-dix-huit", et de renvoyer au Comité de rédaction la formule sacramentelle finale suivante :

"EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention."

99. *Il en est ainsi décidé.*

Conclusion des travaux de la Commission

100. Le PRÉSIDENT prononce la clôture des travaux de la Commission.

La séance est levée à 20 h 30.

[1] Une deuxième proposition du représentant de l'Inde, concernant les amendements à la Convention, n'a pas été examinée.

* Reprise des travaux de la 7e séance.