



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/SC.3/AC.5/7 \*/  
30 septembre 1998

Original: FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Comité préparatoire établi conjointement  
par la CCNR, la Commission du Danube et  
la CEE-ONU, en vue de l'élaboration de la  
Convention relative au contrat de transport  
de marchandises en navigation intérieure

**DECISIONS PRISES PAR LE COMITE PREPARATOIRE**

(au cours de sa cinquième session, Bucarest, 24-28 août 1998)

**I. PARTICIPATION**

1. Le Comité préparatoire établi conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE-ONU, en vue de l'élaboration de la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure a tenu sa cinquième session du 24 au 28 août 1998 à Bucarest. Des représentants des pays ci-après ont participé aux travaux : Allemagne, Autriche, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République de Moldavie, République Slovaque, République tchèque, Roumanie et Suisse.

**II. PRESIDENCE**

2. M. Alexandre Serban Cucu (Roumanie), élu Président au cours de la quatrième session, a assumé la présidence du Comité préparatoire. Il a souhaité la bienvenue aux participants du Comité.

\*/ Diffusé par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sous la cote CMNI/PC (98) 14.

GE.98-23324

### III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

3. Le Comité préparatoire a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/SC.3/AC.5/6 - CMNI/PC (98) 1. Il est convenu qu'en plus des articles énumérés sous le point 3 a), le Comité reverra également les articles 19 à 21 \*) ainsi que les articles qui n'ont pas encore fait l'objet de la deuxième lecture du projet.

### IV. APPROBATION DEFINITIVE DES DECISIONS PRISES PAR LE COMITE PREPARATOIRE AU COURS DE SA QUATRIEME SESSION

4. Le document TRANS/SC.3/AC.5/5 - CMNI/PC (98) 7 a été approuvé sous les réserves présentées par la délégation allemande portant sur l'adaptation allemande et anglaise des articles 17 paragraphes 1 et 2, de l'article 20 paragraphe 5 et de l'article 21 tel qu'il figure sous le point 25. La délégation néerlandaise a également relevé des erreurs dans la version anglaise et a souhaité que le point 28 du rapport fasse référence à la CLNI.

5. Par ailleurs, la délégation russe entend faire figurer au rapport sa proposition faite lors de la dernière réunion et complétée par la proposition ukrainienne de prévoir que la limite maximale de la responsabilité du transporteur prévue au paragraphe 4 de l'article 21 ne devait pas excéder 25 % du montant du fret.

6. La délégation néerlandaise a exprimé sa surprise à propos du document TRANS/SC.3/AC.5/1998/17 - CMNI/PC (98) 8 qui n'a pas reflété les décisions prises lors des réunions précédentes spécialement telles que retracées dans le document TRANS/SC.3/AC.5/1998/11 - CMNI/PC (98) 27 non reprises dans le document TRANS/SC.3/AC.5/1998/11 - CMNI/PC (98) 8.

---

\*) La numérotation des articles ci-dessous se réfère à la numérotation du texte consolidé soumis par le rapporteur (document TRANS/SC.3/AC.5/1998/17 - CMNI/PC (98) 8). Ce projet consolidé, qui tient compte des décisions et propositions des experts gouvernementaux et comporte également des propositions de rédaction du rapporteur, a été accepté, à la majorité des délégations, comme base des travaux.

V. EXAMEN DU PROJET DE CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN NAVIGATION INTERIEURE ET SES ANNEXES (PROTOCOLES 1 et 2)

Article 11 : Nature et contenu

7. Cet article a fait l'objet d'un certain nombre d'observations.

Paragraphe 1

8. Il a été indiqué qu'un problème de cohérence se pose entre la définition sous l'article 1, point 6 du "document de transport" qui englobe également tout autre document d'usage dans le commerce et le paragraphe 1 qui n'identifie comme document de transport que la seule lettre de voiture et le connaissement.

9. Il a été proposé d'indiquer que le transporteur doit établir un document de transport et qu'un connaissement ne devrait être délivré que si l'expéditeur le demandait. Par ailleurs, compte tenu du fait que certains transports de marchandises sont effectués sans qu'un document de transport ait été établi, il a été convenu de préciser que l'absence de documents n'affectait pas la validité du contrat de transport.

Paragraphe 4

10. La suppression des termes "est établi sous forme d'une lettre de voiture ou de connaissement" a été demandée.

Paragraphe 5

11. Il a été demandé aussi qu'un exemplaire original du document de transport soit également signé par l'expéditeur.

Paragraphe 6

12. Il a été proposé de supprimer à l'article 1 paragraphe 6 les termes "tout autre document d'usage dans le commerce".

13. La délégation allemande soumet au Comité la nouvelle version suivante de l'article 11, revu dans sa systématique et tenant compte de diverses demandes et observations présentées :

"1. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente Convention un document de transport ; il ne devra établir un connaissement que si l'expéditeur le demande. L'absence du document de transport n'affecte pas la validité du contrat de transport.

1 bis. Incorporer les anciens paragraphes 5 et 6 en remplaçant au paragraphe 5 le terme "destinataire" par le terme "l'expéditeur".

2. Le document de transport [, qui est signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée et l'expéditeur,] fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat ainsi que de la réception de la marchandise par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises sont prises en charge en vue du transport telles que décrites dans le document.

3. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci est déterminant dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

4. Le document de transport devrait, outre sa dénomination, contenir les indications suivantes :

"  
"  
"  
"  
"

5.-6. deviennent paragraphe 1 bis.

14. Le Comité convient que cette proposition constituera une base de travail en vue de la prochaine session du Comité.

#### Article 19 : Montant de l'indemnité

15. Plusieurs délégations (française, allemande, autrichienne) se sont exprimées en faveur de la suppression du paragraphe 5.

Il a été souligné en particulier qu'il n'était pas acceptable que l'entier fret soit payé en cas de perte totale de la marchandise. La suppression de ce paragraphe aurait pour conséquence l'application du droit national.

16. Les délégations bulgare et russe ont estimé néanmoins une telle disposition utile et se sont référées à cet égard à la rédaction soutenue par les délégations belge et ukrainienne lors de la dernière réunion (document TRANS/SC.3/AC.5/5 - CMNI/PC (98) 7).

17. Le Comité a finalement accepté "entre crochets" la version ci-dessous, proposée par ces dernières délégations telle que figurant dans le document TRANS/SC.3/AC.5/5 - CMNI/PC (98) 7, amendée par la mention des réglementations nationales.

"[5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut, par les réglementations nationales ou les usages applicables]".

**Article 20 : Limitation de la responsabilité**

18. Le paragraphe 1 est modifié comme suit :

"1. Sous réserve de l'article 21 et du paragraphe 3 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant :

a) 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids brut de la marchandise perdue ou endommagée, selon le montant le plus élevé,

b) 20 000 unités de compte en cas de dommage à un conteneur (TEU) et de la totalité des marchandises qu'il contient".

19. Le paragraphe 4 a donné lieu à un échange de vues approfondi. La rédaction suivante en a été proposée.

"4. Le transporteur et l'expéditeur peuvent convenir d'une limite maximale de responsabilité, en cas de préjudice dû à un retard de livraison conformément à l'article 5, qui ne peut être inférieure à 25 % du fret simple et ne peut excéder le triple du fret. Toutefois, le cumul des réparations dues, en vertu du paragraphe 1 et de la 1ère phrase du présent paragraphe, ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 du présent article en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée".

20. La délégation bulgare pour sa part, soutenue par la délégation russe se déclare en faveur d'une indemnisation du préjudice selon les dispositions établies par le contrat de transport sans que l'indemnité ne puisse dépasser 50 % de la valeur du fret.

21. La délégation allemande s'est prononcée pour une limite maximale ainsi qu'une disposition complémentaire telle que celle existant dans le document TRANS/SC.3/AC.5/1998/17 - CMNI/PC (98) 8, article 20, paragraphe 4, deuxième membre de phrase et prévoyant l'hypothèse de l'absence d'accord contractuel.

Dans ce cas, elle estime que la limite devrait être le triple du montant du fret.

A l'issue de la discussion, les délégations bulgare et russe ayant accepté à titre de compromis que la limite maximale soit portée au simple montant du fret, le texte suivant a été retenu en tant que paragraphe 3 (le paragraphe 3 ancien devenant le paragraphe 4 nouveau)

"3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison conformément à l'article 5, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence de la valeur du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1 et de la lère phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée".

#### **Article 21 : Déchéance du droit de limiter la responsabilité**

22. En ce qui concerne l'article 21, aucun consensus n'a été réalisé en ce qui concerne notamment le sort de la variante proposée par la délégation suisse (voir discussion TRANS/SC.3/AC.5/5, point 27 a 30 - CMNI/PC (98) 7). Les textes restent en l'état.

#### **Article 22 : Recours judiciaires**

23. La version française de l'article 22 est alignée sur les règles de Hambourg en ce qui concerne la nature du contrat sur laquelle l'action est fondée. Il y a lieu en conséquence d'indiquer que "... l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle, ".

#### **Article 23 : Avis de dommage**

24. Au paragraphe 3 b) le Comité a retenu le délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison des marchandises.

25. La délégation suisse a proposé la suppression du paragraphe 4. La délégation hongroise a proposé de réunir les paragraphes 3 et 4.

26. Finalement le Comité retient la rédaction suivante proposée par le Secrétariat faisant apparaître clairement que la computation du délai commence à partir du moment où le destinataire peut fournir la preuve qu'il a envoyé l'avis.

"4. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins que le destinataire ne puisse prouver avoir transmis au transporteur l'avis de dommages dans le délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison".

**Article 24 : Prescription**

27. Certaines délégations (notamment les délégations allemande, autrichienne et française) ont souhaité, en ce qui concerne le paragraphe 2, phrase 3, se référer à la "lex contractus".

28. A l'issue de la discussion, le texte du paragraphe 2 a été accepté, avec la modification suivante proposée par la délégation française :

"2. ...

Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont régis par la loi applicable au contrat".

Certaines délégations ont cependant émis une réserve d'attente d'examen sur le plan interne de cette disposition.

La délégation autrichienne s'exprime en faveur de la suppression du paragraphe 4.

**Article 25 : Clauses frappées de nullité**

Paragraphe 1

29. A la suite d'un échange de vues, il a été convenu, à l'initiative de la délégation allemande, de supprimer, au paragraphe 1, les termes contenus dans la première parenthèse "figurant dans un contrat de transport ou dans un document de transport". Les parenthèses concernant les délais de réclamation et de prescription sont supprimées et le texte est maintenu.

30. Après que le paragraphe [2] ait fait l'objet d'une nouvelle rédaction (Toute clause dérogeant aux dispositions pour lesquelles la Convention n'admet pas d'exceptions est nulle), il est convenu, après un bref échange de vues, de supprimer ce paragraphe.

31. Le paragraphe [3] a été biffé parce que les dispositions relatives au conteneur ont été intégrées à l'article 20.

Paragraphe 2 a)

32. En ce qui concerne l'article 25, paragraphe 2, le rapporteur rappelle que les clauses contractuelles d'exonération y énumérées font partie du compromis global qui s'était dessiné lors de la 3ème session du Comité entre les positions des partisans et des adversaires de l'exonération pour faute nautique.

33. Les délégations allemande, autrichienne et française déclarent cependant ne pas avoir accepté telle quelle la formulation du paragraphe 2 a).

34. La délégation française indique en particulier qu'elle ne pourra pas retenir la formulation de la faute nautique telle qu'elle est précisée au paragraphe a).

35. Les délégations roumaine et hongroise soulignent que leurs législations nationales ne prévoient pas l'exonération de la responsabilité du transporteur pour faute nautique.

36. La délégation hongroise ainsi que la délégation autrichienne estiment cependant que, dans l'intérêt d'un compromis global, un accord pourrait se réaliser sur la séparation, au sein de la faute nautique, entre la faute lourde qui comprend la faute intentionnelle et le comportement téméraire et la faute légère.

37. La délégation allemande souligne qu'il ne devrait pas être accepté que le transporteur puisse s'exonérer pour la faute lourde de ses préposés.

38. La délégation française propose, à cet effet, afin de permettre de dégager un consensus, la rédaction suivante du paragraphe 2 a)

"2. ...

a) par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire ."

39. La délégation néerlandaise estime que cette rédaction va trop loin dans l'abandon de l'exonération pour faute nautique et s'éloigne du compromis difficilement obtenu. Elle rappelle en effet qu'il n'est absolument pas certain que la possibilité d'exonération offerte au transporteur puisse se traduire dans la réalité en raison de sa faiblesse économique vis à vis du chargeur. En conséquence, elle n'est pas en mesure d'accepter la proposition française.

40. La délégation allemande souligne que la délégation française a fait, dans l'intérêt de la recherche d'un compromis, une proposition que la délégation allemande peut soutenir.



41. Les délégations autrichienne, suisse, russe, slovaque, tchèque, moldave et roumaine se déclarent également en mesure d'accepter cette proposition.

42. La délégation bulgare peut accepter aussi bien la proposition française que le texte soumis par le rapporteur qui, de son avis, ne comporte guère de différence quant au fond.

43. La délégation hongroise, dans la mesure où une majorité des délégations devait l'accepter, pourrait aussi bien accepter la proposition soutenue par la délégation néerlandaise que la proposition française, laquelle cependant se rapproche davantage du droit national.

Paragraphe 2 b)

44. La délégation allemande éprouve des difficultés quant au maintien de cette disposition car elle estime que le transporteur doit être responsable pour toute la période pendant laquelle la marchandise est sous sa garde.

45. La délégation néerlandaise a indiqué tenir résolument au maintien de cette disposition.

Paragraphes 2 c) et d)

46. Contrairement à la délégation allemande qui estime que ces paragraphes devraient être biffés, dans la mesure notamment où ils visent des situations ne mettant pas en cause la due diligence du transporteur, la délégation roumaine est d'avis de les maintenir en la forme.

La délégation néerlandaise s'est également exprimée en faveur du maintien de ces paragraphes.

La délégation allemande éprouve des difficultés à autoriser le transporteur à s'exonérer pour le transport d'animaux vivants. Cette possibilité devrait être rédigée selon elle de façon plus restrictive.

**Article 26 : Avaries communes**

47. Il est entendu que la notion d'avarie commune s'entend telle que le comprend et l'interprète l'ensemble des conventions concernant les transports et notamment le transport maritime.

**Article 27 : Autres conventions**

48. La délégation allemande a posé la question de savoir s'il a été dans l'intention du Comité d'incorporer un tel article (nucléaire).

Le rapporteur a été d'accord avec l'examen de ce point.

49. Il a été estimé préférable de supprimer le paragraphe 3 de cet article mais de compléter le paragraphe 7 de l'article 1 (définitions) en précisant que le terme "marchandises" ne s'étend pas aux bagages et aux véhicules des personnes transportées. Le titre est adapté pour tenir compte du contenu ainsi modifié (applicabilité d'autres Conventions).

**Article 28 : Unité de compte**

50. La rédaction de cet article est conservée avec l'adjonction, pour tenir compte de la limitation de responsabilité des conteneurs, des termes "ou 400.000 unités monétaires par conteneur". Il fut convenu de calculer ce montant ultérieurement.

**Article 29 : Dispositions nationales supplémentaires**

51. La délégation autrichienne déclare éprouver des difficultés avec les paragraphes 2 et 3 et pense qu'il conviendrait de s'appuyer sur le droit de l'Etat avec lequel le contrat possède le lien le plus étroit ainsi que le prévoit la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

52. La délégation allemande pour sa part souhaiterait supprimer article 29 entier.

53. La délégation néerlandaise quant à elle estime cet article important dans la mesure où tous les Etats représentés ne sont pas membres de l'Union européenne et par conséquent de la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Par ailleurs, cette disposition est utile en vue de l'harmonisation du droit en la matière.

54. La délégation russe vient au soutien de la délégation néerlandaise au motif notamment que les dispositions de cet article peuvent s'avérer utile en ce qui concerne les bateaux enregistrés dans d'autres pays pour des raisons économiques.

55. Les délégations roumaine, française, slovaque, bulgare, suisse et tchèque se prononcent pour le maintien de l'article 29.

**Article 30 : Réserves portant sur le champ d'application géographique**

56. Le Comité convient de viser dans cet article non pas les réserves mais les déclarations. Le titre de l'article est modifié en conséquence (article 30 : Déclaration portant sur le champ d'application de la Convention). Sur proposition de la délégation russe, il a été demandé au secrétariat d'examiner la possibilité de regrouper les articles 2 et 30.

Paragrapes 1 et 2

57. La délégation roumaine propose de reprendre au paragraphe a) les termes même de l'Acte de Mannheim et de la Convention de Belgrade se rapportant à la liberté de navigation.

58. La délégation allemande souligne qu'à son avis une clause de réserve n'est pas nécessaire.

Toutes les délégations se sont prononcées en vue d'un compromis en faveur du maintien, sous une forme ou une autre, d'un tel paragraphe.

La délégation russe a cependant souhaité que l'on se réfère aux voies navigables intérieures d'importance internationale. La délégation suisse quant à elle estime approprié de se référer non seulement au fleuve concerné mais aux voies de liaison.

La délégation hongroise a souligné qu'il serait indiqué de tenir compte de l'évolution des statuts comme celui de la Convention de Belgrade et englober plus largement les voies navigables régies par le droit international.

59. Au cours du débat sur cette question, le rapporteur propose la rédaction ci-dessous, rédigée de façon positive, de l'article 30.1.

1. La présente Convention s'applique au transport de marchandises sur le Rhin, la Moselle et le Danube ainsi qu'aux voies d'eau reliant ces fleuves, de même qu'aux voies d'eau affluentes de ces fleuves soumis au même statut (régime) international.

2. Chaque Etat contractant peut au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il appliquera cette Convention également sur d'autres voies navigables intérieures de son territoire national.

60. Par ailleurs, le Secrétariat a soumis également deux propositions de variantes de l'article 30.1.

1. La présente Convention s'applique aux voies d'eau soumises [au régime de la] [à la] Convention révisée de la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle ou de la Convention relative à la réglementation de la navigation sur le Danube du 18 août 1948 ainsi qu'à leur voies navigables de liaison, de même qu'aux voies navigables d'intérêt international et à leurs affluents.

2. Chaque Etat contractant peut au moment où il signe la présente Convention, ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il appliquera cette Convention également sur d'autres voies navigables de son territoire national, [telles qu'énumérées en annexe].

#### Variante

Chaque Etat contractant peut au moment où il signe la présente Convention, ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention à certaines voies navigables situées sur son territoire autres que celles soumises au régime de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle ou de la Convention relative à la réglementation de la navigation sur le Danube du 18 août 1948 ainsi qu'à leurs voies de liaison et aux affluents soumis à un régime international équivalent.

61. La discussion qui a suivi a fait apparaître que la majorité des délégations entendait étendre le plus largement possible le champ d'application territorial de la Convention et considère des lors qu'il n'y avait pas lieu de se référer aux conventions du Rhin, de la Moselle et du Danube.

62. Pour concrétiser cette volonté d'extension, il a été proposé d'étendre le champ d'application de la Convention à toutes les voies navigables intérieures, chaque Etat pouvant déclarer qu'il n'appliquera pas la Convention à certaines eaux déterminées de son territoire ou qu'il appliquera la Convention aux voies navigables énumérées dans une liste jointe.

Bien que la délégation allemande a marqué une préférence pour la proposition du rapporteur dans la mesure où celle-ci assurait que ces voies navigables soumises à un régime international seraient englobées dans le champ d'application de la Convention, la proposition ci-dessous tirée de la deuxième variante du secrétariat a finalement été retenue :

"La présente Convention s'applique à toutes les voies navigables intérieures. Chaque Etat contractant peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention à certaines voies navigables situées sur son territoire."

**Article 31 : Extension du champ d'application géographique**

Paragraphe a)

64. La délégation roumaine propose la suppression de ce paragraphe.

La délégation hongroise marque une préférence pour son maintien.

Il est décidé de biffer les mots "compte tenu d'une réserve visée à l'article 30 paragraphe 1".

Paragraphe b)

65. Les délégations allemande, suisse et russe se prononcent pour la suppression de ce paragraphe

**Article 32 : Clauses régionales relatives à la responsabilité**

66. Il sera procédé à l'examen de cet article lorsque le texte de l'article 25 paragraphe 2 aura été arrêté.

**Article 33 : Protocoles complémentaires**

**Protocole n° 2**

Article 4, paragraphe 7

67. La délégation hongroise, renvoyant à la discussion de Budapest à propos de cet article, demande le maintien de ce texte et souhaite, à titre de compromis, que le texte de ce paragraphe soit complété comme suit : "à condition que le transporteur ne soit pas en mesure d'exercer son droit de rétention sur la marchandise [en sa possession] ou pour d'autres raisons.

**Article 34 : Signature, ratification, adhésion**

Paragraphe 1

68. La délégation allemande, soutenue par la délégation autrichienne, ayant remarqué qu'il ne serait pas approprié de limiter la possibilité d'adhésion à la Convention aux seuls Etats européens, le terme "européen" contenu au paragraphe 1 est supprimé.

La délégation allemande attire l'attention sur le fait que cette clause devrait être rédigée sur le modèle des conventions récentes.

Paragraphe 3

69. La délégation russe, ayant observé que la rédaction du paragraphe 3 pose problème notamment du fait qu'une ratification ne s'effectue pas par le dépôt d'un instrument de ratification, il est décidé de revoir ce paragraphe à la lumière des pratiques de conventions récentes.

**Article 35 : Entrée en vigueur**

70. Un échange de vues prolongé a eu lieu sur le nombre d'Etats, ayant déposé leurs instruments de ratification, nécessaire en vue de l'entrée en vigueur de la Convention.

71. Certaines délégations notamment les délégations bulgare, tchèque, russe et hongroise ont souhaité un nombre plus important de ratifications, par exemple de cinq Etats, la délégation hongroise précisant qu'il serait souhaitable de prévoir une alternative exigeant la ratification de trois Etats rhénans et de trois Etats danubiens.

72. La délégation bulgare s'interroge sur l'intérêt de la proposition hongroise compte tenu de la suppression du terme "européen" à l'article 34. Tout en observant qu'il reviendra à la Conférence diplomatique de décider le nombre d'Etats nécessaire, la délégation hongroise souhaite que les alternatives sur le nombre des Etats nécessaire pour la mise en vigueur soient rediscutées lors de la prochaine session.

**Article 36 : Dénonciation**

73. Il est convenu de maintenir le texte du paragraphe 3 en supprimant les crochets.

**Article 37 : Révision et amendements**

Paragraphe 1

74. La délégation néerlandaise, constatant qu'une procédure de révision n'avait pas été prévue, a suggéré de compléter l'article 37 par l'ajout de la procédure définie à l'article 38 paragraphes 2 à 5 également pour la révision et les amendements de la Convention elle-même. La délégation russe a appuyé la délégation néerlandaise. La délégation allemande s'est prononcée contre cette proposition.

75. Sur proposition de la délégation française, l'ajout suivant est incorporé au paragraphe 1 :

"La Conférence de révision définit par consensus ses règles de procédure".

**Article 38 : Révision des montants de limitation et de l'unité de compte**

**Paragraphe 2**

76. Les mots "selon le paragraphe 1" sont incorporés après les termes "une conférence de révision".

**Paragraphe 5**

77. Le délai de 6 mois est remplacé par le délai de 12 mois.

**Article 39 : Dépositaire**

**Paragraphe 2**

78. La délégation allemande, a fait observer que la référence à l'article 34 paragraphe 1 pour la transmission des copies certifiées conformes de la Convention va trop loin.

79. La délégation française, estimant qu'il n'est point besoin de transmettre des copies certifiées conformes à tous les Etats ayant vocation à devenir Partie Contractante, propose d'indiquer au paragraphe 2 que le dépositaire remettra aux Etats ayant signé la Convention ou y ayant adhéré, les copies certifiées conformes. A l'issue d'un bref échange de vues, la délégation allemande ayant souhaité une réserve d'examen portant sur cette question, il est décidé de reporter la discussion de ce point à la prochaine session.

**VI. POURSUITE DES TRAVAUX**

80. Le Comité préparatoire a chargé le Secrétariat d'établir un texte consolidé de Convention sur la base des décisions prises au cours de ses troisième, quatrième et cinquième sessions.

81. En outre, le Secrétariat s'efforcera de distribuer en quatre langues un document de référence sur les modifications apportées par le rapporteur dans son document TRANS/SC.3/AC.5/1998/17 - CMNI/PC (98)8 notamment par rapport à la version consolidée des articles 1 à 8 tels qu'ils figurent dans le document TRANS/SC.3/AC.5/1998/11 - CMNI/PC (97) 9.

82. Deux dates ont été envisagées pour la prochaine et en principe dernière réunion, à savoir la 1<sup>ère</sup> semaine de février qui se tiendrait soit à Strasbourg, soit en un autre lieu à l'invitation d'une délégation ou du 26 au 30 avril à Genève.

83. Le Comité a chargé son Secrétaire exécutif d'arrêter une date de réunion contact pris avec les délégations et compte tenu des moyens à disposition.

84. M. Bour, Secrétaire Exécutif du Comité préparatoire a remercié le Président ainsi que l'ensemble de la délégation roumaine pour avoir organisé avec succès la réunion du Comité à Bucarest, réunion à laquelle la Commission Centrale a contribué sur le plan financier par la prise en charge notamment de l'interprétation.

#### **VII. ADOPTION DU RAPPORT**

85. Le Comité préparatoire a adopté le rapport de sa cinquième session sur la base du projet préparé par le secrétariat sous la réserve de l'examen, après leur transmission par la CEE/ONU, des versions anglaise et russe.

---



Annexe 1

COMITÉ D'ORGANISATION

**Secrétariat :**

Secrétaire Exécutif du Comité : M. A. BOUR, Administrateur Principal (CCNR)  
Commission du Danube : M. ORECHNIKOV, Conseiller  
CEE/ONU : M. V. NOVIKOV, Administrateur des Questions Economiques

**Rapporteur :**

M. W. MÜLLER

LISTE DE PRÉSENCE

M. Alexandre Serban CUCU (Roumanie)

Président

Représentants des Etats

ALLEMAGNE

Mme Beate CZERWENKA  
Chef de Section  
Bundesministerium der Justiz  
Heinemannstrasse 6  
53175 BONN

M. Gerd BOOSEN  
Regierungsdirektor  
Internationale Binnenschifffahrt  
Bundesministerium für Verkehr  
Robert-Schuman Platz 1  
53175 BONN

AUTRICHE

Mme Sabine RIEDL  
Juge  
Bundesministerium für Justiz  
Museumstrasse 7  
1070 WIEN

**BULGARIE**

Mme Nadejda BOUHOVA  
Expert  
Department "Watertransport"  
Ministry of Transport  
Vassil Levski str. 9  
1000 SOFIA

M. Daniel KARAMOTCHEV  
Head of Chartering Department  
Bulgarian River Shipping Company  
Otetz Paissii Square, 2  
7000 ROUSSE

**FÉDÉRATION DE RUSSIE**

M. Alexandre ZAITSEV  
Chef de la Division du  
Département du Transport Fluvial  
Ministère du Transport  
Petrovka 3/6  
MOSCOU

M. Maxim TRAVNIKOV  
Troisième Secrétaire du Département Juridique  
Ministère des Affaires Etrangères  
54, Arbat  
121200 MOSCOU

**FRANCE**

M. Serge SÉGURA  
Secrétaire des Affaires Etrangères  
37, Quai d'Orsay  
75007 PARIS

Mme France OLIVIER  
Chargée d'Etude  
Sous-Direction des Transports  
par Voies Navigables  
Arche Sud  
92055 La Défense Cedex  
PARIS

**HONGRIE**

M. Dr. Cpt Peter NADAS  
Director General  
Shipping Ind. Department  
Ministry of Transport  
Telecommunication and Water Management  
Dob utca 75-81  
1077 BUDAPEST

M. Janos PIRISI  
Director, Office of European Legal  
Harmonisation and Deregulation  
Ministry of Transport,  
Communication and Water Management  
Dob utca 75-81  
1077-BUDAPEST

M. Peter SUMEGI  
Conseil Juridique  
Ministere de la Justice  
Szalay utca 16  
1056 BUDAPEST

M. Istvan CSIZMADIA  
Director  
Logistic Department  
Ministry of Industry, Trade  
and Tourism  
Vigado utca 6  
1051 BUDAPEST

**LUXEMBOURG**

M. Carlo MATHIAS  
Directeur de la Navigation Fluviale  
Ministere des Transports  
Grand-Duche de Luxembourg  
19-21, Boulevard Royal  
2938 LUXEMBOURG

**PAYS-BAS**

Mme L.M.A. VERSCHUUR-DE-SONNAVILLE  
Conseiller Juridique  
Ministère de la Justice  
Directie Wetgeving  
Case Postale 20301  
2500 EH LA HAYE

M. E.H.G. KLEINGELD  
Ministry of Transport, Public Works and Water Mangement  
Division for Inland Shipping and Waterways  
Willem Witsenplein 6  
P.O. Box 20904  
2500 EX THE HAGUE

**REPUBLIQUE DE MOLDAVIE**

M. Tudor COSCHLETZ  
Directeur du Departement de Transport  
Ministere des Transports et des Communications  
bd. Stefan cel Mare, 134  
MD 2012 CHISINAU

M. Victor ANDRUSCA  
Director S.A. NEPTUN-M  
Ministere des Transports et des Communications  
str. Belinschi  
MD 2012 CHISINAU

**RÉPUBLIQUE SLOVAQUE**

M. Ladislav GNACEK  
Manager  
Marketing Department SPAP  
Slovak Shipping and Ports  
Pribinova 24  
815 24 BRATISLAVA

M. František VEPY  
Conseiller en matière de transport  
par voie navigable  
Ministère des Transports  
Nam. Slobody 6  
810 015 BRATISLAVA

**RÉPUBLIQUE TCHÈQUE**

Herr Petr HRON  
Ministerialrat des Bereichs für internationale  
Beziehungen  
Ministry of Transport  
of the Czech Republic  
Nabrezi Ludvika Svobody 12/22  
110 15 PRAHA 1

**ROUMANIE**

M. Alexandre Serban CUCU  
Directeur Général à la Direction Générale  
du Danube et des Voies Navigables  
Ministère des Transports  
Boulevard Dinicu Golescu, 38  
Secteur 1  
7000 BUCAREST

M. Sevastian STEFAN  
Directeur Général de l'Administration des Canaux Navigables  
Str. Ecuzei Agigea  
CONSTANTZA

TRANS/SC.3/AC.5/7  
page 22  
Annexe 1

M. Ion CRISTEA  
Expert  
Direction Générale  
du Danube et des Voies Navigables  
Ministère des Transports  
Boulevard Dinicu Golescu, 38  
Secteur 1  
7000 BUCAREST

**SUISSE**

M. Walter MÜLLER  
Conseiller Juridique / Professeur  
Aeussere Stammerau, 10  
CH-8500 FRAUENFELD

---