

**Assemblée générale**

Distr.: Générale  
7 mai 2008\*  
Français  
Original: Anglais

---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Quarante et unième session  
New York, 16 juin-3 juillet 2008

**Projet de convention sur le contrat de transport  
international de marchandises effectué entièrement  
ou partiellement par mer**

**Compilation des commentaires des gouvernements  
et des organisations intergouvernementales**

Additif

Table des matières

	<i>Page</i>
II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations internationales . . . . .	2
A. États . . . . .	2
10. Chine . . . . .	2

---

\* La présente note est soumise avec retard car elle a été reçue tardivement.



## **II. Commentaires reçus des gouvernements et des organisations intergouvernementales**

### **A. États**

#### **10. Chine**

[Original: Chinois]  
[15 avril 2008]

##### **a) Article 15 du chapitre 4 (Obligations particulières applicables au voyage par mer)**

1 Cet article dispose que le transporteur est tenu, avant, au début et pendant le voyage par mer:

de veiller à ce que le navire soit et demeure en état de navigabilité. Cette disposition étend l'obligation du transporteur de maintenir l'état de navigabilité du navire tout au long du voyage. Elle signifie aussi que le transporteur est tenu de prendre des mesures raisonnables pour remettre rapidement le navire en état de navigabilité quelle que soit la cause d'innavigabilité, et qu'il devra verser une indemnité pour toute perte ou dommage subi par les marchandises s'il ne rétablit pas rapidement l'état de navigabilité du navire.

2. La Chine estime que, puisque le paragraphe 1 de l'article 14 de la Convention dispose que le transporteur est responsable des marchandises, et que l'article 18 établit le fondement de la responsabilité du transporteur, un article qui modifierait ou étendrait la période de navigabilité du navire augmenterait considérablement, dans l'état actuel du développement du transport par mer, la charge pesant sur les transporteurs, ce qui serait excessif pour ces derniers. La Chine souhaiterait proposer que l'obligation de mettre et de maintenir le navire en état de navigabilité reste applicable seulement avant le voyage et au début du voyage, et ne soit pas étendue à la totalité du voyage.

##### **b) Article 18 du chapitre 5 (Fondement de la responsabilité)**

3. Le fait que le paragraphe 3 de cet article ne prévoit pas "l'exonération de responsabilité du transporteur pour faute nautique", c'est-à-dire la responsabilité du capitaine et du pilote pour faute dans le pilotage ou l'administration du navire, augmentera considérablement la responsabilité du transporteur, et compromettra sérieusement la relation relativement équilibrée des droits et obligations entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. Les Règles de Hambourg, elles, ont supprimé l'exonération de responsabilité pour faute nautique, et adopté un système de responsabilité présumée pour faute dans une tentative d'établir une relation équitable des droits et obligations entre le transporteur et le propriétaire des marchandises. Mais comme l'industrie des transports maritimes, dans la pratique, n'en est pas encore à supprimer l'exonération de responsabilité pour faute nautique, les Règles de Hambourg n'ont pas encore eu d'effet de grande portée sur le fond.

4. La Chine propose que l'on tienne pleinement compte des caractéristiques des risques du transport par mer, et que les dispositions des Règles de La Haye-Visby concernant l'exonération de responsabilité pour fautes nautiques soient maintenues.

**c) Article 27 du chapitre 6 (Transport précédant ou suivant un transport par mer)**

5. Une section sur les étapes du transport autres que le transport par mer dans le transport multimodal a été ajoutée à l'article 27 de la Convention. En ce qui concerne la loi applicable, il faudrait donner la priorité aux autres instruments internationaux ou aux droits internes qui régissent les étapes du transport au cours desquelles survient la perte ou le dommage subi par les marchandises. Mais de nombreux pays maritimes, dont la Chine, ne sont pas parties aux instruments internationaux sur le transport ferroviaire et routier, qui sont régis par les droits internes. Si l'on n'inclut pas les droits internes, on aboutirait à l'application des dispositions de la Convention, or celles-ci sont conçues pour le transport de marchandises par mer et ne conviennent pas pour le transport ferroviaire et routier.

6. La Chine propose d'ajouter "ou du droit interne" après "instrument international" à l'article 27 de la Convention.

**d) Article 33 du chapitre 7 (Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses)**

7. L'article 33 de la Convention dispose:

Lorsque des marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement:

a) Le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante. À défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement; et [...]

8. Dans la société de l'information extrêmement développée d'aujourd'hui, si la disposition ci-dessus est interprétée de façon stricte, le transporteur n'a pratiquement aucun moyen de prouver qu'il "n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux" et est donc privé de presque toute possibilité de poursuivre le chargeur en responsabilité. À une époque où les marchandises dangereuses transportées par mer sont de plus en plus nombreuses et où de nouveaux produits continuent de faire leur apparition, cette disposition alourdirait considérablement la charge de la preuve pour le transporteur et lui ferait supporter des dépenses supplémentaires pour procéder à des vérifications, ce qui entraînerait une hausse des coûts d'exploitation des navires.

9. La Chine propose de supprimer, au paragraphe 1) de l'article 33, le membre de phrase "et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux,"; ou bien, se référant au libellé d'autres articles, de le modifier comme suit: "que le transporteur ou la partie exécutante n'a pas connaissance de leur nature ou caractère dangereux par d'autres moyens raisonnables".

**e) Article 49 du chapitre 9 (Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique de transport négociable)**

10. Étant donné la pratique répandue qui consiste pour les transporteurs à remettre les marchandises sans le connaissement, la Convention cherche à traiter cette question, autrement dit lorsque le connaissement parvient à destination plus tard que les marchandises, ou que, pour d'autres raisons, le porteur du connaissement ne demande pas la livraison des marchandises au moment où celles-ci arrivent à destination, le transporteur est en droit de demander des instructions pour décharger les marchandises, dans cet ordre, à la partie contrôlant les marchandises, au chargeur et au chargeur documentaire. Il est considéré qu'en déchargeant ainsi les marchandises le transporteur a honoré son obligation envers le porteur du connaissement de livrer les marchandises, de sorte qu'il n'est pas responsable d'avoir déchargé les marchandises sans le connaissement. Le raisonnement législatif adopté dans la Convention en ce qui concerne le déchargement des marchandises sans le connaissement est souhaitable, mais cette disposition de la Convention affaiblit la fonction du connaissement comme titre représentatif, porte atteinte à la crédibilité du connaissement et tend à légitimer le déchargement des marchandises sans le connaissement. Cette disposition peut conduire le destinataire (la partie contrôlante) malveillant(e) à profiter de la disposition de la Convention sur le déchargement des marchandises sans le connaissement pour se livrer à une fraude commerciale, qui mettrait les intérêts des parties concernées telles que le destinataire, le porteur du connaissement, les banques et le transporteur dans une position désavantageuse ou incertaine.

11. En outre, les questions suivantes se posent dans la pratique: dans quelles circonstances le transporteur n'a-t-il pas à assumer la responsabilité de décharger les marchandises sans le connaissement? Comment comprendre l'expression "de l'ordre de"? Si le porteur du connaissement ne prend pas livraison des marchandises, combien de temps après que celles-ci ont atteint le port de destination considérera-t-on que le porteur du connaissement n'a pas réclamé leur déchargement? Le connaissement, avec la revente des marchandises, est en circulation – combien de temps le transporteur a-t-il pour localiser le destinataire?

12. La Chine considère que, d'une part, la disposition actuelle de l'article 49 n'est pas en mesure de permettre efficacement au transporteur de répondre à la question lorsque le porteur d'un connaissement transférable n'a pas pris livraison des marchandises et, d'autre part, elle diffère considérablement des lois et pratiques du commerce international qui sont actuellement largement suivies, et entraînerait une grande incertitude dans les pratiques et le système du commerce international, où elle aurait un fort impact. Il faut donc faire preuve de prudence pour trouver une solution aux questions susmentionnées.

**f) Article 61 du chapitre 12 (Limites de responsabilité)**

13. L'article 61 de la Convention dispose que la limite de responsabilité est de 875 droits de tirage spéciaux par colis ou de 3 droits de tirage spéciaux par kilogramme. Elle est supérieure de 31 % et 50 % respectivement aux niveaux (666,67 droits de tirage spéciaux par colis ou 2 droits de tirage spéciaux par kg) adoptés par les Règles de La Haye-Visby, qui sont actuellement les plus largement appliquées.

14. La Chine est l'une des plus grandes nations maritimes du globe. Sa pratique très ancienne du commerce maritime (en particulier du transport maritime de conteneurs) prouve que la valeur moyenne des marchandises transportées par mer n'a pas encore dépassé la limite par colis fixée par les Règles de La Haye-Visby. La limite par colis prévue à l'article 61 de la Convention n'aura pas d'importance pratique pour le transport maritime de conteneurs, ni maintenant ni dans l'avenir prévisible.

15. Pour ce qui est de l'incidence de la limite par colis sur la responsabilité du transporteur, compte tenu du fait que cette responsabilité a déjà été fortement augmentée par la Convention en termes de navigabilité des navires, et étant donné le rejet de l'exonération de responsabilité pour faute nautique, il ne faudrait pas fixer la limite par colis à un niveau trop élevé, afin de répondre à un besoin pratique, d'éviter un grand déséquilibre entre les intérêts du transporteur et ceux du propriétaire des marchandises, et d'éviter que la Convention ne finisse comme les Règles de Hambourg.

16. La Chine propose que la limite par colis ou par kilogramme des Règles de La Haye-Visby soit maintenue. Même si une limite supérieure à celle qui figure dans celles-ci est adoptée, il ne faudrait pas qu'elle dépasse celle des Règles de Hambourg, à savoir 825 droits de tirage spéciaux par colis ou 2,5 droits de tirage spéciaux par kilogramme, la limite la plus élevée étant applicable.

**g) Article 69 du chapitre 14 (Accords d'élection de for)**

17. Le paragraphe 2 de l'article 69 de la Convention énonce les conditions dans lesquelles un accord exclusif d'élection de for prendra effet à l'égard d'une personne qui n'est pas partie à un contrat de volume. Ces conditions n'incluent pas le consentement de cette personne, et il n'est donc pas suffisant pour protéger ses intérêts, et est en contradiction avec les principes fondamentaux de l'effet de la disposition de l'accord figurant dans l'accord sur la sélection du for dans le droit chinois de la procédure civile. Cette disposition affecte le droit du destinataire ou du porteur du connaissement de choisir le for pour une action en justice conformément à la Convention. Et les clauses relatives aux tribunaux étrangers mentionnés dans le document de transport ou le document électronique de transport sont utiles pour la personne concernée pour engager une action en justice. En outre, la disposition de l'alinéa d) de ce paragraphe empêcherait la Convention de réaliser une harmonisation entre les pays en matière de compétence pour le règlement des litiges dans le domaine du transport de marchandises par mer.

18. Puisque la Convention inclut parmi les conditions à remplir pour que le contrat de volume s'applique à l'égard d'une personne autre que le chargeur (voir le paragraphe 5 de l'article 82) le consentement exprès de cette personne, la Chine, dans un souci de cohérence avec la disposition de l'article 82 sur les contrats de volume, propose d'ajouter, au paragraphe 2 de l'article 69, les termes "cette personne donne son consentement exprès à être liée par cet accord", et de supprimer l'alinéa d) du paragraphe 2.

**h) Article 82 du chapitre 16 (Règles spéciales pour les contrats de volume)**

19. Le principal objectif d'une convention internationale sur le transport de marchandises par mer est d'énoncer des règles impératives pour les obligations et la

responsabilité du transporteur afin de protéger les intérêts du propriétaire des marchandises, et en particulier les intérêts du destinataire tiers. La disposition de la Convention sur les contrats de volume légitime la dérogation aux règles impératives. Il faudrait donc imposer des restrictions rigoureuses à cette dérogation et prévoir en particulier que sa validité doit être fondée sur l'accord entre les parties à un contrat, faute de quoi les intérêts de nombreux petits et moyens propriétaires de marchandises, qui ont un pouvoir de négociation beaucoup plus faible que celui des compagnies de navigation transportant des conteneurs, et les intérêts des destinataires tiers, seraient lésés.

20. Du fait que le texte du paragraphe 2 b) ii) n'indique pas clairement la nécessité de l'accord entre les parties au contrat, la Chine propose de remplacer la conjonction "ou" à l'alinéa b) par "et".

**i) À propos du texte**

21. Le texte de la Convention est volumineux et son contenu est compliqué. Il est en grande partie abstrait et par conséquent moins satisfaisant en termes de lisibilité et de compréhensibilité. Comme il s'agit d'un code de conduite pour le transporteur et le propriétaire de marchandises se livrant au transport de marchandises par mer, et non d'un simple texte pour aider les tribunaux à juger, la Chine est d'avis que le texte doit être aussi simple et facile à comprendre que possible.