

**Assemblée générale**

Distr.: Générale  
21 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 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 intergouvernementales .....	2
A. États .....	2
13. Grèce .....	2

---

\* La soumission de la présente note a été retardée en raison de sa réception tardive.



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

### **A. États**

#### **13. Grèce**

[Original: anglais]  
[21 mai 2008]

##### **a) Commentaires généraux**

1. L'objectif d'une nouvelle Convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer devrait être de renforcer davantage l'harmonisation et l'unification du droit commercial international. Le manque d'uniformité dû à la prolifération actuelle de conventions internationales et de législations internes en vigueur dans différents pays nuit à la sécurité juridique et commerciale, facteur très important pour toutes les parties prenantes au transport international de marchandises. Cependant, pour qu'elle soit largement acceptée par la communauté internationale, une nouvelle convention devrait également préserver un juste équilibre entre les droits et les responsabilités et partant, une juste répartition des risques entre les parties au contrat de transport. Dans ce contexte, une importance particulière est accordée aux articles relatifs aux droits, responsabilités et obligations du transporteur.

2. Ayant souligné ce qui précède, la Grèce tient à noter les commentaires suivants sur certains points particuliers:

##### **b) Commentaires sur certains points particuliers**

###### **Responsabilité du transporteur pour perte, dommage ou retard (chapitre 5)**

3. En ce qui concerne l'obligation du transporteur, nous formulons de nouveau des réserves sur deux modifications majeures:

- Suppression de la faute nautique de la liste des moyens de défense du transporteur, même en cas d'erreur du pilote (article 18 3));
- Extension de l'obligation du transporteur à l'exercice d'une diligence raisonnable quant au bon état de navigabilité du navire tout au long du voyage (article 15).

4. À la lumière des nouveaux éléments susmentionnés, le transporteur sera exposé à une responsabilité accrue en vertu de la nouvelle Convention, par comparaison à la pratique internationale existante (à savoir les Règles de La Haye-Visby), ce qui signifierait une évolution dans la répartition des risques entre les parties.

###### **Limites de responsabilité (chapitre 12)**

5. Ayant à l'esprit que les modifications susmentionnées (suppression de la faute nautique de la liste des moyens de défense du transporteur et extension de l'obligation du transporteur à l'exercice d'une diligence raisonnable quant au bon

état de navigabilité du navire) ont reçu l'appui d'une large majorité des États pendant les premières étapes des négociations, la Grèce pourrait se rallier à la majorité des parties contractantes, sous réserve que, dans le cadre d'un accord global, ces dispositions particulières soient prises en compte dans le débat sur les limites de la responsabilité.

6. En particulier, la Grèce, dans la plupart de ses interventions, avait indiqué que les limites de responsabilité ne devraient pas être augmentées par rapport aux niveaux existants dans les Règles de La Haye-Visby (666,67 unités de compte par colis ou unité ou 2 unités de compte par kilo de poids brut) pour contrebalancer l'évolution susmentionnée dans la répartition des risques et la responsabilité à l'égard du transporteur.

7. Cette position se justifie également par le fait qu'aucune preuve n'a été produite au cours des discussions des réunions de la CNUDCI pour démontrer que les limites inscrites dans les Règles de La Haye-Visby étaient insuffisantes aujourd'hui pour honorer la vaste majorité des demandes d'indemnité. De fait, les limites sont peu souvent invoquées et cela attesterait l'idée qu'elles donnent satisfaction. Il n'y a également pas, de la part des titulaires d'un droit sur la marchandise, de tendance notable à tenter de violer le droit des propriétaires de limiter leur responsabilité. En outre, si un chargeur souhaite éviter une limite, il a la possibilité de déclarer la valeur des marchandises ou de payer le fret *ad valorem*.

8. Dans ce contexte, la Grèce est disposée à réagir favorablement à la formule de compromis proposée (en octobre 2007) pour l'adoption, comme un maximum, des limites conformes aux niveaux établis dans les Règles de Hambourg (835 unités de compte par colis ou unité ou 2,5 unités de compte par kilo de poids brut) et la suppression d'autres dispositions sujettes à controverse dans le cadre d'un "compromis global". Cependant, elle ne saurait soutenir les nouveaux chiffres du compromis (article 61-1), convenus à la dernière session (janvier 2008), qui prévoit des limites encore plus élevées que celles des Règles de Hambourg (875 unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou 3 unités de compte par kilogramme de poids brut).

#### **Compétence (chapitre 14) et Arbitrage (chapitre 15)**

9. La Grèce continue à exprimer ses graves préoccupations au sujet de l'insertion des deux chapitres susmentionnés dans la nouvelle Convention. L'absence des dispositions qu'ils contiennent n'a ni empêché celles-ci d'être largement appliquées ni soulevé de difficultés de principe ou d'ordre pratique. En revanche, le fait que les Règles de Hambourg contiennent de telles dispositions a milité en défaveur de leur application. Il y a donc de bonnes raisons de laisser aux parties commerciales le soin de déterminer les modalités de règlement des litiges qui conviennent le mieux à leurs besoins particuliers. Les contrats de transport de marchandises relèvent essentiellement du droit privé et non du droit public et sont à l'heure actuelle dans la quasi-totalité des cas passés entre des parties qui ont un pouvoir de négociation similaire et qui sont pratiquement toujours assurées.

10. Toutefois, on pourrait considérer comme décision de compromis satisfaisante le fait que les deux chapitres soient entièrement facultatifs pour les États ratifiants. La Grèce tient à exprimer de nouveau ses préoccupations concernant cette approche qui, dans la pratique, pourrait nuire à l'uniformité souhaitée et à la sécurité juridique

dans le commerce international, voire entre les États contractants de la nouvelle Convention.

**Article 12. Durée de la responsabilité du transporteur**

11. L'intention, dans les alinéas a) et b) du paragraphe 3 de l'article 12, était de s'assurer qu'il n'était pas possible pour un chargeur de passer un contrat hors de la durée minimale de responsabilité, c'est-à-dire entre le moment où les marchandises sont chargées sur le navire et le moment où elles en sont déchargées. Cependant, les mots "sur le navire" ne figurent pas dans les sous-paragraphes. Leur omission pourrait donner lieu à une confusion et à l'interprétation selon laquelle la durée obligatoire de la responsabilité du transporteur va au-delà de celle indiquée.

12. Pour ces raisons, nous proposons qu'aux alinéas a) et b) du paragraphe 3 de l'article 12 respectivement, soient insérés les mots "sur le navire" après "chargement initial" et les mots "du navire" après "leur déchargement final".

**Article 50. Marchandises en souffrance**

13. Selon cet article, si les marchandises sont en souffrance, le transporteur peut, aux risques et aux frais de la personne ayant droit aux marchandises, prendre des mesures spécifiques, y compris entreposer, vendre, voire faire détruire les marchandises, après avoir avisé le destinataire, le chargeur ou tout autre personne ayant droit. Toutefois, les exigences en matière de notification ne respectent pas les exigences pertinentes prévues aux articles 48 b) (Livraison en cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique négociable concernant le transport) et 49 d) (Livraison en cas d'émission d'un document de transport non négociable devant être remis) dans lesquels le transporteur est tenu à une autre obligation de recevoir d'abord des instructions du chargeur. Compte tenu de ce qui précède, la clause visée doit être clarifiée.