



## Assemblée générale

Distr.: Limitée  
10 septembre 2007

Français  
Original: Anglais

---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international  
Groupe de travail III (Droit des transports)  
Vingtième session  
Vienne, 15-25 octobre 2007**

### **Droit des transports: élaboration d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]**

#### **Proposition des délégations danoise et néerlandaise**

##### **Note du secrétariat\***

En vue de la vingtième session du Groupe de travail III (Droit des transports), les délégations danoise et néerlandaise ont soumis au secrétariat la proposition reproduite en annexe.

Le texte joint en annexe est la traduction d'un document reproduit tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

---

\* Le présent document est soumis tardivement en raison de la date à laquelle les propositions ont été communiquées au secrétariat.



## Annexe

### Proposition des délégations danoise et néerlandaise

#### Livraison des marchandises – articles 49 et 50

1. Chaque jour, des marchandises arrivent à leur lieu de destination sans qu'aucune personne autorisée à les recevoir ne se présente. En particulier, lorsqu'un document de transport négociable a été émis, cela représente un important problème pratique pour l'industrie des transports. Aussi, les auteurs de la présente proposition se félicitent-ils du fait que le projet de convention traite l'importante question de la livraison dans son article 49.

2. À l'heure actuelle, afin de se protéger contre le risque de se voir demander de livrer les marchandises une deuxième fois, le transporteur prend un certain nombre de précautions, notamment en exigeant une sûreté (lettre de garantie) du chargeur ou de la partie demandant la livraison des marchandises. La lettre de garantie est le plus souvent adossée à une caution bancaire. Ainsi, le transporteur peut raisonnablement gérer le risque. Bien que cette solution ne soit pas parfaite ni souhaitable, elle lui donne la possibilité de pourvoir à sa propre protection. Il en est ainsi, bien sûr, parce qu'il n'est aucunement fautif et n'a pas les moyens de remédier aux conséquences lorsqu'un document de transport négociable n'est pas disponible au moment de la livraison et qu'il doit déterminer le destinataire légitime. Cette situation est toujours imputable à une défaillance de la partie ayant un intérêt dans les marchandises. La présente proposition a pour objet de préciser que le transporteur pourra continuer à demander une telle protection en vertu de l'article 49.

3. En vertu de l'article 49 tel qu'il est actuellement rédigé, le transporteur est tenu de livrer les marchandises conformément à une instruction donnée en application de l'article 49 d). On ne peut que se féliciter du fait que l'article 49 e) vise à rendre superflue, dans ce que l'on espère être la grande majorité des cas, l'émission de lettres de garantie. Cependant, ces nouvelles règles ne devraient pas donner à entendre que le transporteur est privé de la possibilité d'exiger comme condition, pour livrer les marchandises conformément à l'instruction donnée en application de l'article 49 d), la fourniture d'une protection, par exemple sous la forme d'une lettre de garantie. On estime que telle n'est pas l'intention visée par le projet étant donné que, conformément à l'article 49 g), le risque demeure que le transporteur se voie demander légitimement de livrer les marchandises une deuxième fois par un porteur de bonne foi d'un document de transport négociable. Par conséquent, il doit être clairement indiqué que le transporteur conserve la possibilité de demander une lettre de garantie pour se protéger.

4. En outre, l'article 49 g), tel qu'il est actuellement rédigé, ne donne aucune précision concernant les circonstances requises pour que l'on considère que le porteur "n'avait pas ou n'aurait pas pu raisonnablement avoir connaissance" d'une livraison effectuée sur une instruction donnée en application de l'alinéa d). Il est dans l'intérêt des destinataires, des chargeurs et des transporteurs que ce point soit précisé afin d'assurer une plus grande sécurité juridique. Ainsi, le destinataire et le chargeur auront une meilleure idée des circonstances dans lesquelles ils doivent protéger leurs intérêts et de la façon dont ils doivent le faire, et le transporteur aura

une meilleure idée du type de protection auquel il peut avoir recours pour éviter les risques que comporte le fait de livrer les marchandises conformément à l'instruction donnée.

5. Compte tenu de ce qui précède, il est proposé d'apporter les modifications suivantes aux articles 49 g) et 50-2:

**Article 49**

6. Ajouter à l'article 49 g) une deuxième phrase ainsi libellée:

“Lorsque les données du contrat indiquent la date d'arrivée prévue des marchandises ou donnent des indications sur la façon d'obtenir des informations sur le point de savoir si la livraison des marchandises a eu lieu ou non, il est présumé qu'au moment où il est devenu porteur, le porteur avait ou aurait pu raisonnablement avoir connaissance de la livraison des marchandises.”

**Article 50-2**

7. Ajouter un nouvel alinéa f) ainsi libellé:

“Aucune sûreté raisonnablement exigée par le transporteur n'est constituée pour protéger celui-ci contre le risque qu'il doive livrer les marchandises à une autre personne que celle à laquelle il lui a été ordonné de les livrer conformément à l'article 49, alinéa d).”

---