

IV. INSTRUMENTS INTERNATIONAUX RELATIFS AUX TRANSPORTS MARITIMES

Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg)^a :
note du Secrétariat (A/CN.9/306) [Original : anglais]

INTRODUCTION

1. La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Hambourg) (ci-après dénommée "Règles de Hambourg"), a été adoptée le 31 mars 1978 par une conférence diplomatique convoquée à Hambourg (République fédérale d'Allemagne) par l'Assemblée générale des Nations Unies. Le texte de la Convention est fondé sur un projet établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI).

2. Les Règles de Hambourg établissent un régime juridique uniforme régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires liés par un contrat de transport de marchandises par mer. Elles sont axées essentiellement sur la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises ou de retard dans leur livraison. Elles concernent aussi la responsabilité du chargeur pour préjudice subi par le transporteur et pour dommages subis par le navire ainsi que certaines obligations et responsabilités du chargeur concernant les marchandises dangereuses. D'autres dispositions des Règles de Hambourg portent sur les documents de transport émis par le transporteur, notamment les connaissements et les documents non négociables, et sur les droits et actions en vertu de la Convention.

3. Au 16 février 1988, les 12 pays ci-après avaient ratifié la Convention ou y avaient adhéré : Barbade, Botswana, Chili, Egypte, Hongrie, Liban, Maroc, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Sénégal et Tunisie. Vingt ratifications ou adhésions sont nécessaires pour qu'elle entre en vigueur.

I. Genèse des règles de Hambourg

A. Les Règles de La Haye

4. Les Règles de Hambourg résultent d'une volonté d'établir un régime juridique international moderne et uniforme applicable au transport des marchandises par mer. Le transport de marchandises par mer a pendant longtemps été, pour une grande part, soumis à un régime juridique axé sur la Convention internationale

pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, adoptée le 25 août 1924 à Bruxelles et connue aussi sous le nom de "Règles de La Haye".

5. Les Règles de La Haye établissent un régime juridique impératif couvrant la responsabilité du transporteur en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises transportées sous connaissement. Elles couvrent la période comprise entre le moment où les marchandises sont chargées sur le navire et celui où elles en sont déchargées. Selon leurs dispositions, le transporteur est responsable des pertes ou dommages imputables au manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité, l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement ou à en approprier et mettre en bon état les aires de stockage en vue du transport des marchandises. Cependant, les Règles de La Haye contiennent une longue énumération de cas d'exonération du transporteur. La plus importante est peut-être l'exonération en cas de pertes ou de dommages résultant d'une faute dans la navigation ou l'administration du navire.

6. Les Règles de La Haye ont été modifiées deux fois depuis leur adoption, d'abord en 1968 (par le biais d'un protocole ci-après dénommé "Règles de Visby"), puis en 1979 (par le biais d'un protocole ci-après dénommé "Protocole additionnel de 1979"). Les modifications concernent essentiellement les limites pécuniaires de responsabilités mais ne visent ni le régime fondamental de responsabilité ni la répartition des risques prévus dans les Règles de La Haye.

B. Insatisfaction suscitée par le régime des Règles de La Haye

7. L'insatisfaction suscitée par le régime des Règles de La Haye a augmenté avec le temps. Elle était due en partie au sentiment que la répartition globale des responsabilités et des risques, qui favorisait largement le transporteur au détriment du chargeur, y était inéquitable. Plusieurs dispositions des Règles de La Haye ont été jugées ambiguës et obscures, ce qui, estimait-on, entraînait une hausse des coûts de transport et augmentait encore les risques supportés par les chargeurs. L'insatisfaction tenait aussi au sentiment qu'en raison de l'évolution des circonstances, des techniques et des pratiques en matière de transport maritime, de nombreux aspects des Règles de La Haye qui pouvaient être justifiés en 1924 n'étaient plus appropriés.

^aLa présente note a été établie pour information par le secrétariat de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international; il ne s'agit pas d'un commentaire officiel de la Convention.

C. *La révision du droit relatif au transport de marchandises par mer*

8. La question de la révision du droit relatif au transport de marchandises par mer a été soulevée pour la première fois par la délégation du Chili à la première session de la CNUDCI en 1968. Peu après, l'Assemblée générale a recommandé que la CNUDCI envisage d'inscrire la question parmi les thèmes prioritaires de son programme de travail, ce que celle-ci a fait à sa deuxième session en 1969.

9. A peu près à la même époque, le droit relatif aux connaissements et au transport de marchandises par mer a été examiné par un groupe de travail de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Ce groupe de travail a conclu qu'il faudrait examiner et, s'il y avait lieu, réviser et développer les règles et pratiques concernant les connaissements, notamment celles qui découlaient des Règles de La Haye et de ces mêmes règles modifiées par les Règles de Visby. Il a aussi jugé qu'il faudrait rédiger une nouvelle convention internationale. L'objectif serait de supprimer les obscurités et les ambiguïtés de la réglementation existante et d'équilibrer la répartition des responsabilités et des risques entre chargeur et transporteur. Le groupe de travail a recommandé que cette tâche soit effectuée par la CNUDCI, laquelle a décidé en 1971 de suivre cette recommandation.

10. En 1976, la CNUDCI avait mis au point et approuvé le texte d'un projet de convention sur le transport de marchandises par mer. Par la suite, l'Assemblée générale a convoqué à Hambourg une conférence diplomatique qui a adopté les Règles de Hambourg en 1978.

II. *Éléments essentiels des Règles de Hambourg*

A. *Champ d'application*

11. Afin d'assurer au niveau international l'uniformité du droit relatif au transport de marchandises par mer, on a donné aux Règles de Hambourg un champ d'application relativement large — sensiblement plus large que celui des Règles de La Haye. Les Règles de Hambourg s'appliquent à tous les contrats de transport de marchandises par mer entre deux États différents lorsque le port de chargement ou le port de déchargement prévu dans le contrat est situé dans un État contractant, lorsque les marchandises sont déchargées dans l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat et que ce port est situé dans un État contractant, ou lorsque le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat est émis dans un État contractant. Les Règles de Hambourg s'appliquent aussi lorsque le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport le prévoit. L'application des Règles ne dépend pas de la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

12. Les Règles de Hambourg ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Le connaissement émis en vertu d'un contrat d'affrètement y est cependant soumis pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affrètement.

13. Il convient de noter qu'à la différence des Règles de La Haye, qui s'appliquent uniquement lorsqu'un connaissement est émis par le transporteur, les Règles de Hambourg régissent les droits et obligations des parties à un contrat de transport qu'un connaissement ait ou non été émis. Cet aspect est de plus en plus important, parce que de plus en plus de marchandises sont transportées sous document de transport non négociable plutôt que sous connaissement.

B. *Durée de la responsabilité*

14. Les Règles de La Haye ne couvrent que la période allant du chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement. Elles ne couvrent pas les pertes ou dommages qui se produisent pendant que les marchandises sont sous la garde du transporteur avant le chargement ou après le déchargement.

15. Dans la pratique actuelle, il arrive souvent que les transporteurs aient et conservent la garde des marchandises au port avant et après le transport par mer proprement dit. On estime que la plupart des pertes et dommages subis par les marchandises se produisaient au port. Afin que la responsabilité des pertes ou dommages soit assumée par la partie qui a les marchandises sous son contrôle et est donc la mieux à même de les protéger contre ces pertes ou dommages, les Règles de Hambourg s'appliquent à toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

C. *Fondement de la responsabilité du transporteur*

16. Le fondement de la responsabilité du transporteur en vertu des Règles de La Haye a été l'un des principaux sujets de préoccupation du mouvement de réforme qui a finalement débouché sur les Règles de Hambourg. Les Règles de La Haye disposent que le transporteur est responsable des pertes ou dommages dus au manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité, l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement ou à en approprier et mettre en bon état les aires de stockage en vue du transport de marchandises, mais l'exonèrent de cette responsabilité dans un grand nombre de cas. Ces dispositions sont fondées sur les clauses d'exonération qui apparaissent fréquemment sur les connaissements lorsque les Règles de La Haye ont été adoptées au début des années 20. L'exonération la plus importante est peut-être l'exonération du transporteur en cas de pertes ou de dommages résultant d'une faute dans la navigation ou l'administration du navire, ce que l'on appelle l'exception

de la "faute nautique". Par suite de ces exonérations, le chargeur supporte une part importante du risque de pertes ou dommages.

17. Ce régime de responsabilité, et en particulier l'exception de la faute nautique, était initialement justifié par l'incapacité dans laquelle se trouvait le propriétaire du navire de communiquer avec celui-ci et son équipage et d'exercer un contrôle réel sur eux lors de longs voyages par mer et par l'idée traditionnelle selon laquelle le voyage maritime était une aventure commune au transporteur et au propriétaire des marchandises. Cependant, les progrès réalisés en matière de communications et la réduction de la durée des voyages ont été tels que ces justifications ne peuvent plus être invoquées. Le régime de responsabilité dans le transport par mer n'a pas de parallèle dans le droit relatif aux autres modes de transport. Il est en outre jugé contraire à la fois au concept juridique général selon lequel une partie devrait être tenue de réparer les pertes ou dommages causés par sa propre faute ou celle de ses préposés ou mandataires et au concept économique selon lequel le risque de pertes devrait être supporté par la partie qui est à même de prendre des mesures pour les éviter.

18. Les Règles de Hambourg assurent une répartition plus équilibrée et plus équitable des risques et responsabilités entre transporteurs et chargeurs. La responsabilité est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Ceci veut dire que le transporteur est responsable si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde 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. Ce principe remplace l'énumération des obligations du transporteur et la longue liste des cas d'exonération de responsabilité du transporteur qui figurent dans les Règles de La Haye et élimine l'exonération de responsabilité en cas de pertes ou dommages imputables à une faute dans la navigation ou l'administration du navire. La responsabilité du transporteur en vertu des Règles de Hambourg correspond à celle imposée au transporteur dans les conventions internationales régissant le transport de marchandises par d'autres modes de transport tels que la route et le rail.

D. *Marchandises en pontée*

19. Les marchandises transportées en pontée ont traditionnellement été exposées à de hauts risques de pertes ou de dommages dus aux éléments ou à d'autres causes. Par suite, les Règles de La Haye ne couvrent pas les marchandises qui sont transportées en pontée sur accord entre les parties, le transporteur pouvant ainsi rejeter toute responsabilité pour celles-ci. Cependant, l'évolution des techniques de transport et de conditionnement et en particulier la conteneurisation, ont rendu possible le transport des marchandises en pontée dans des conditions relativement sûres. Il est courant que des conteneurs soient mis en pontée sur les porte-conteneurs modernes.

20. Les Règles de Hambourg tiennent compte de cette évolution. Premièrement, elles autorisent expressément le transporteur à transporter des marchandises en pontée non seulement sur accord du chargeur, mais aussi lorsque ce transport est effectué conformément aux usages du commerce considéré ou est exigé par la réglementation en vigueur. Deuxièmement, elles disposent que le transporteur est responsable, sur la base de la faute ou de la négligence présumée, des pertes ou dommages subis par les marchandises qu'il est autorisé à transporter en pontée ou du retard dans leur livraison. S'il transporte des marchandises en pontée sans y être autorisé, il est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et ne peut rejeter cette responsabilité en prouvant que des mesures raisonnables ont été prises pour éviter les pertes, les dommages ou le retard.

E. *Responsabilité en cas de retard*

21. Jusqu'à une période récente, les voyages par mer comportaient des risques innombrables et échappant à tout contrôle qui entraînaient fréquemment des retards et des déroutements. Du fait de cette imprévisibilité, les Règles de La Haye ne couvrent pas la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison. Cependant, grâce aux techniques modernes de transport maritime, à la bonne couverture cartographique des océans et aux méthodes de navigation perfectionnées et efficaces, les voyages donnent moins lieu à des retards et ont un caractère plus prévisible. Les chargeurs en sont venus à compter que les transporteurs respecteront leur engagement de livrer les marchandises dans un délai déterminé. Par suite, les Règles de Hambourg régissent la responsabilité du transporteur pour retard à la livraison de la même manière que la responsabilité en cas de pertes ou dommages subis par les marchandises, c'est-à-dire conformément au principe de la faute ou de la négligence présumée.

F. *Limites pécuniaires de la responsabilité*

22. Les Règles de Hambourg limitent la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises 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. Le transporteur et le chargeur peuvent convenir de limites plus élevées, mais pas de limites moins élevées.

23. L'unité de compte est le droit de tirage spécial (DTS) tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international (FMI). Les Règles contiennent des dispositions détaillées concernant la façon dont les limites exprimées en unités de compte sont converties dans les monnaies nationales, des dispositions spéciales étant prévues pour certains Etats qui ne sont pas membres du FMI. Les limites de responsabilité fixées par les Règles de Hambourg sont de 25 % plus élevées que celles prévues dans

le Protocole additionnel de 1979 qui utilise aussi le DTS comme unité de compte. Dans les Règles de La Haye et les Règles de Visby, les limites de responsabilité sont exprimées en unités de compte fondées sur la valeur d'une certaine quantité d'or. Les monnaies nationales n'ayant plus de valeur fixe par rapport à l'or, les valeurs de ces limites converties en monnaie nationale varient aussi.

24. Les Règles de Hambourg maintiennent le double système de limitation par colis et par poids établi dans les Règles de Visby. L'objectif de ce système est de tenir compte du fait que les rapports valeur/poids des marchandises transportées par mer diffèrent fortement selon qu'il s'agit par exemple de marchandises en vrac, de valeur relativement faible par rapport à leur poids, ou de machines lourdes et complexes ayant un rapport valeur/poids beaucoup plus élevé.

25. Selon le double système de limitation, la limite relativement basse de 2,5 unités de compte par kilogramme s'appliquerait aux marchandises non conditionnées transportées en vrac, tandis que la limite plus élevée de 835 unités de compte par colis s'appliquerait aux marchandises transportées sous forme de colis ou autres unités de chargement. Le poids seuil est de 334 kilogrammes : si un colis ou une unité de chargement a un poids inférieur, c'est la limite par colis qui s'applique; si le poids est supérieur, c'est la limite par kilogramme qui s'applique. Pour le calcul des limites de responsabilité, les colis ou unités de chargement placés dans un conteneur sont réputés être ceux énumérés dans le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport.

26. La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison des marchandises 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.

27. Les Règles de Hambourg prévoient une procédure rapide pour réviser les limites de la responsabilité en cas de modification sensible de leur valeur réelle due à l'inflation par exemple.

G. Droits des préposés et mandataires du transporteur

28. S'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, le préposé ou mandataire du transporteur est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des Règles de Hambourg.

H. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

29. Le transporteur perd le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de sa part commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard,

soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement. Les préposés ou mandataires du transporteur qui agiraient de la sorte sont pareillement déchus de ce même droit.

I. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué; transport par transporteurs successifs

30. Le transporteur peut conclure un contrat de transport par mer avec un chargeur, mais confier la totalité ou une partie du transport à un autre transporteur. En pareil cas, le transporteur contractant fait souvent figurer dans le connaissement une clause l'exonérant de la responsabilité pour pertes ou dommages imputables au transporteur substitué. Les chargeurs se heurtent à des difficultés dans les systèmes juridiques qui acceptent ces clauses d'exonération parce qu'ils doivent alors demander réparation au transporteur substitué qui peut leur être inconnu, qui peut avoir effectivement limité ou dégagé sa responsabilité ou contre lequel il peut être impossible aux chargeurs d'intenter une action devant une juridiction compétente. Les Règles de La Haye ne traitent pas de la responsabilité du transporteur substitué.

31. Les Règles de Hambourg assurent dans de tels cas un équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs. Elles ne permettent au transporteur contractant de s'exonérer de la responsabilité des pertes, des dommages ou du retard imputables à un transporteur substitué que si le contrat de transport précise la partie du transport confiée au transporteur substitué et désigne nommément celui-ci. En outre, l'exonération n'a d'effet que si le chargeur peut engager une procédure judiciaire ou arbitrale contre le transporteur substitué devant des tribunaux compétents en vertu des Règles de Hambourg. Sinon, le transporteur contractant est responsable, pendant tout le temps que dure le transport, du préjudice résultant des pertes, dommages ou retards subis par les marchandises, y compris ceux imputables au transporteur substitué. Lorsque le transporteur contractant et le transporteur substitué sont l'un et l'autre responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

J. Responsabilité du chargeur

32. Selon les Règles de Hambourg, le chargeur n'est responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ou des dommages subis par le navire que si ce préjudice ou ces dommages résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

33. Des obligations particulières sont imposées au chargeur dans le cas de marchandises dangereuses. Il est tenu d'y apposer une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses et, lorsqu'il les remet au transporteur, d'informer celui-ci de leur caractère dangereux et, si besoin est, d'indiquer les précautions à prendre, faute de quoi le transporteur peut, dans certains cas, avoir droit à la

réparation du préjudice qu'il a subi par suite du transport desdites marchandises. Le transporteur peut être autorisé à se débarrasser des marchandises dangereuses ou à les rendre inoffensives sans qu'il y ait matière à indemniser le chargeur si celui-ci ne s'acquitte pas de ses obligations concernant les marchandises ou si celles-ci deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens.

K. Documents de transport

1. Connaissements

34. Tant en vertu des Règles de La Haye que des Règles de Hambourg, le transporteur doit émettre un connaissance si le chargeur le demande. Cependant, les Règles de Hambourg tiennent compte des techniques modernes en disposant que la signature apposée sur le connaissance peut être manuscrite ou être portée par tout moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissance est émis.

35. Les Règles de Hambourg énumèrent les types d'indications à porter sur le connaissance. Il s'agit notamment de la nature générale des marchandises, du nombre de colis ou de pièces, du poids des marchandises ou de leur quantité et de leur état apparent. La liste est plus longue que dans les Règles de La Haye, des renseignements supplémentaires étant nécessaires pour appliquer le régime de responsabilité des Règles de Hambourg, qui est plus complet que celui des Règles de La Haye.

36. Selon les Règles de Hambourg, le défaut d'une des indications requises n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissance, ce qui résout une question qui n'est pas traitée dans les Règles de La Haye et qui l'est de manière disparate dans les systèmes juridiques nationaux.

37. En vertu tant des Règles de Hambourg que des Règles de La Haye, les indications portées sur le connaissance font foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont ainsi décrites. Les Règles de Hambourg et les Règles de Visby disposent en outre que la description des marchandises fait foi en faveur du tiers auquel le connaissance a été transmis, qui a agi de bonne foi en se fondant sur cette description. Selon les Règles de Hambourg, si le transporteur ne fait pas mention sur le connaissance de l'état apparent des marchandises, celles-ci sont réputées avoir été en bon état apparent, ce qui résout aussi une question laissée sans réponse claire dans les Règles de La Haye.

38. S'il sait ou a des raisons de soupçonner que les indications portées sur le connaissance qui concernent la nature générale des marchandises, le nombre de colis ou de pièces, le poids des marchandises ou leur quantité ne sont pas exactes ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur peut, selon les Règles de Hambourg, porter au connaissance

une réserve précisant les inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants. En ce qui concerne ces indications, le connaissance ne vaut pas présomption sauf preuve contraire et n'a pas non plus force probante. Ces dispositions sont plus explicites que les dispositions comparables des Règles de La Haye.

39. Il arrive qu'un chargeur demande au transporteur d'émettre un connaissance "net" (sans réserves) alors même que le transporteur peut avoir des raisons de s'interroger sur l'exactitude des indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance, peut ne pas disposer des moyens suffisants de contrôler ces indications ou peut avoir découvert des défauts quant à l'état des marchandises. En retour, le chargeur accepte d'indemniser le transporteur de tout préjudice qu'il pourrait subir pour avoir émis un connaissance sans réserves. Les Règles de Hambourg disposent qu'un tel accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur a l'intention de léser un tiers qui agit en se fondant sur la description des marchandises données au connaissance. Cependant, il est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissance a été transmis.

2. Autres documents de transport

40. Il est de plus en plus courant chez les transporteurs maritimes d'émettre des documents de transport non négociables, tels que des lettres de transport maritime, plutôt que des connaissances. Des documents non négociables sont utilisés depuis un certain temps dans certains commerces mais leur usage se répand dans d'autres. Les documents non négociables évitent certains problèmes qui se posent avec le connaissance, celui-ci pouvant notamment ne parvenir au destinataire qu'un certain temps après l'arrivée des marchandises à destination.

41. Les Règles de Hambourg tiennent compte de cette évolution, premièrement en s'appliquant aux contrats de transport de marchandises par mer, indépendamment de l'émission d'un connaissance et, deuxièmement, en disposant qu'un document de transport autre qu'un connaissance émis par le transporteur fait néanmoins 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.

42. Les Règles de La Haye s'appliquent uniquement lorsqu'un connaissance a été émis et ne traitent donc pas des autres types de documents de transport.

L. Droits et actions

43. Les Règles de Hambourg contiennent des dispositions régissant les procédures à la fois judiciaires et arbitrales introduites en vertu desdites Règles. Des dispositions relatives à l'arbitrage ont été prévues parce que cette procédure est souvent utilisée pour résoudre

les différends qui se produisent dans le cadre de contrats de transport par mer et il a été jugé important de régler des questions telles que la prescription des actions et la compétence en ce qui concerne l'arbitrage. Il n'en va pas de même dans les Règles de La Haye.

1. *Prescription des actions*

44. En vertu des Règles de Hambourg, toute action est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans. Le délai de prescription peut être prolongé par la partie contre qui l'action est intentée. Selon les Règles de La Haye, les actions doivent être engagées dans un délai d'un an. Les Règles de Hambourg disposent en outre qu'une partie tenue responsable en vertu desdites Règles dispose après l'expiration du délai de deux ans d'un délai supplémentaire pour exercer une action récursoire contre une autre partie pouvant avoir des obligations vis-à-vis d'elle. Les Règles de Visby ont ajouté aux Règles de La Haye des dispositions comparables.

2. *Compétence*

45. Les Règles de Hambourg disposent que les procédures judiciaires ou arbitrales doivent être engagées devant un tribunal dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux précisés dans la disposition pertinente. Les possibilités de choix du lieu sont suffisamment larges pour répondre aux besoins du demandeur : l'établissement principal du défendeur ou sa résidence habituelle; le lieu où le contrat de transport 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; le port de chargement; le port de déchargement; tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport ou le pacte compromissaire. La procédure judiciaire peut aussi être introduite devant les tribunaux dans le ressort desquels le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été légitimement saisi, le défendeur pouvant toutefois exiger que l'action soit portée devant l'une des juridictions visées dans la phrase précédente. En outre, les Règles de Hambourg autorisent les parties à convenir, après qu'un litige est né, d'introduire une procédure judiciaire dans un tout autre lieu; il en va de même pour la procédure arbitrale si l'accord relatif à l'arbitrage est par ailleurs valable. Les Règles de La Haye ne contiennent pas de dispositions concernant la compétence.

M. *Dispositions diverses*

46. Les Règles de Hambourg sont impératives en ce sens que les parties à un contrat de transport par mer

ne peuvent convenir de réduire les responsabilités et obligations du transporteur découlant desdites règles. Ils peuvent en revanche les accroître.

47. D'autres dispositions des Règles de Hambourg concernent la relation entre lesdites Règles, la législation relative aux avaries communes et d'autres conventions internationales. Lorsqu'il devient partie aux Règles de Hambourg, l'Etat partie aux Règles de La Haye (ou auxdites Règles modifiées par les Règles de Visby) doit dénoncer celles-ci. Dans certaines conditions, la dénonciation peut être différée pendant une période maximale de cinq ans.

III. *Uniformité du droit*

48. Les Règles de Hambourg offrent davantage de possibilités que les Règles de La Haye d'uniformiser le droit relatif au transport des marchandises par mer. Premièrement, les Règles de La Haye s'appliquent uniquement lorsqu'un connaissement est émis et ne couvrent donc pas la part importante, et de plus en plus grande, du transport maritime qui n'est pas effectuée sous connaissement. Deuxièmement, même lorsqu'elles s'appliquent, les Règles de La Haye ne couvrent pas de nombreux aspects des droits et obligations des parties à un contrat de transport. Les questions ou problèmes non couverts par les Règles de La Haye sont résolus par l'application des législations nationales, ce qui produit souvent des solutions disparates, ou par l'insertion dans les connaissements de clauses qui peuvent injustement favoriser l'une des parties et qui peuvent être appliquées à des degrés divers selon les systèmes juridiques nationaux.

49. Par comparaison, les Règles de Hambourg traitent de manière beaucoup plus détaillée des droits et obligations des parties à un contrat de transport. Elles offrent donc des possibilités d'uniformiser complètement le droit dans ce domaine, à condition cependant que les Etats du monde entier y adhèrent.

IV. *Renseignements complémentaires sur les Règles de Hambourg*

Des renseignements complémentaires sur les Règles de Hambourg peuvent être obtenus auprès du :

Secrétariat de la CNUDCI
Centre international de Vienne
B.P. 500
A-1400 Vienne
(Autriche)

Télex : 135612
Télécopie : (43) (1) 232156