

**Assemblée générale**Distr.: Limitée
22 juin 2005Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Seizième session
Vienne, 28 novembre-9 décembre 2005

**Droit des transports: Élaboration d'un projet d'instrument
sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou
partiellement] [par mer]****Compétence et arbitrage: Informations présentées par la
délégation danoise à la quinzième session****Note du secrétariat**

Pendant la quinzième session du Groupe de travail III (Droit des transports), qui s'est tenue à New York du 18 au 28 avril 2005, la délégation danoise a distribué de manière informelle le tableau figurant à l'annexe I ci-après lors du débat sur les chapitres relatifs à la compétence et à l'arbitrage du projet d'instrument sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. Elle a indiqué que ce tableau visait à faciliter l'examen de ces deux questions par le Groupe de travail en regroupant les vues et commentaires de diverses délégations dans un document unique afin que le Groupe puisse en discuter. Outre quelques commentaires à titre individuel reçus par la délégation danoise, des commentaires, dont il est rendu compte en annexe, ont également été présentés par les délégations des pays et organismes suivants: Chine, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, République de Corée, Chambre internationale de la marine marchande, Conseil maritime et baltique international et International Group of Protection and Indemnity Clubs.

Le Groupe de travail a été informé que la première colonne du tableau contenait le texte des dispositions relatives à la compétence et à l'arbitrage figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, tel que modifié par lui à sa quatorzième session, tenue du 29 novembre au 10 décembre 2004 à Vienne; la deuxième colonne des propositions de variantes pour ces dispositions; et la troisième un résumé des commentaires des délégations sur le texte figurant dans les première et deuxième colonnes.

Le tableau figurant à l'annexe I est une traduction à partir de l'original anglais tel qu'il a été reçu par le secrétariat.



Annexe I

Compétence et arbitrage

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
Compétence	<p>Compétence</p> <p><i>Article premier (xx)</i> [Sauf disposition contraire dans l'Instrument] "le moment de réception" et "le lieu de réception" sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de stipulation relative à la réception des marchandises dans un tel contrat, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du secteur. En l'absence de</p>	<p>Certaines des délégations ayant présenté des commentaires demeurent préoccupées par l'inclusion de règles relatives à la compétence et à l'arbitrage. Il est estimé que les dispositions sur la compétence et l'arbitrage pourraient faire obstacle à une large ratification de la nouvelle convention, car ces questions sont épineuses et controversées. Il a également été dit que l'inclusion de dispositions relatives à la compétence et le fait que l'instrument, au lieu de prévoir un seul ensemble de règles soumettant tous les litiges à un for unique, donne la possibilité aux chargeurs de porter une affaire devant un for au choix parmi plusieurs nuiront à l'efficacité – reconnue – du système actuel.</p> <p>Selon un autre point de vue, l'inclusion de règles sur la compétence sans règles correspondantes relatives à la reconnaissance et l'exécution risque de créer des situations inextricables. Il est fait observer que la Convention dans sa rédaction actuelle renferme des dispositions attributives de compétence qui obligent le chargeur ou d'autres personnes ayant des droits sur les marchandises à tenter une action auprès de certains tribunaux, ce qui limite la possibilité pour l'auteur de la réclamation de choisir un for. En règle générale, les biens se trouveront dans l'un de ces lieux, mais rien ne le garantit. Sans obligation correspondante pour les autres États parties de reconnaître et d'exécuter le jugement rendu en application de la Convention, il risque d'être impossible pour l'auteur de la réclamation, dans les faits, de faire exécuter ce jugement.</p> <p>Afin de préciser que le lieu de réception et le lieu de livraison sont les lieux convenus et non pas les lieux effectifs, il a été proposé d'introduire des définitions (voir les commentaires relatifs aux alinéas b) et c) de l'article 72). Il faut déterminer si le "moment/lieu de réception/de livraison" est aussi utilisé comme moment/lieu de réception/livraison "contractuel" des marchandises. Dans le cas contraire, les dispositions auxquelles on entend donner un sens différent devraient chacune faire l'objet de</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
	<p>telles stipulations dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde.</p> <p>Article premier (xxx) [Sauf disposition contraire dans l'Instrument,] "le moment de livraison" et "le lieu de livraison" sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de stipulation relative à la livraison des marchandises dans un tel contrat, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du secteur. En l'absence de telle stipulation dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de livraison sont ceux du débarquement ou du chargement des marchandises du dernier navire ou véhicule dans lequel elles sont transportées en vertu du contrat de transport.</p>	<p>précisions.</p> <p>Si le terme "contractuel" est celui employé pour tous les cas, les mots entre crochets peuvent être supprimés.</p> <p>Si une définition des termes "lieu de réception" et "lieu de livraison" est ajoutée, les alinéas b) et c) peuvent être remplacés par le libellé suivant:</p> <p>"Article 72</p> <p>b) Le lieu de réception ou le lieu de livraison; ou".</p> <p>Voir le commentaire ci-dessus.</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
<p>Article 72. Dans toute procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu du présent instrument, le <u>demandeur</u> [l'auteur d'une réclamation concernant les marchandises] peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal <u>d'un État contractant</u> qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:</p>	<p>Article 72. Dans une procédure judiciaire intentée par le chargeur ou une autre partie ayant des droits sur les marchandises contre le transporteur au sujet du transport de marchandises en vertu du présent instrument, l'auteur de la réclamation concernant les marchandises peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal dans un État partie qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:</p>	<p>Cette disposition ne s'applique qu'aux situations où la partie ayant des droits sur les marchandises actionne le transporteur contractant en vertu de l'Instrument. Dans sa rédaction actuelle, elle empêche un transporteur d'entamer en vertu de l'Instrument une action en déclaration de non-responsabilité afin de devancer l'auteur d'une réclamation concernant les marchandises dans le choix du for. Toutefois, il a été dit que les transporteurs engageant une action et les auteurs de réclamations concernant les marchandises devraient être liés par les mêmes règles.</p> <p>Il est à noter que cette disposition est subordonnée à l'article 74 <i>ter</i>.</p> <p>Il est à noter également que les actions intentées par le transporteur et par les parties exécutantes maritimes ne sont pas complètement exclues du projet mais sont régies par le paragraphe 2 de l'article 74 <i>ter</i>. Il a été proposé de fusionner l'article 74 <i>ter</i> et le présent article afin de réduire au minimum le nombre d'articles.</p> <p>Le terme "auteur d'une réclamation concernant les marchandises" a été employé ici. Une définition ne semble donc pas être nécessaire dans la mesure où ce terme est différent du terme "auteur de la réclamation".</p> <p>Dans cette proposition, l'exigence selon laquelle le lieu désigné doit être dans un État partie a été retenue.</p> <p>Conformément à la Convention de Vienne sur le droit des traités, le terme "État contractant" est remplacé par "État partie".</p> <p>Une majorité de délégations ayant présenté des commentaires étaient en faveur de dispositions distinctes concernant les facteurs de rattachement dans des actions contre le transporteur contractant, d'une part, et les parties exécutantes maritimes, de l'autre, et ont généralement approuvé le libellé sous la forme proposée. Il a toutefois été proposé de remplacer les mots "le chargeur ou une autre partie ayant des droits sur les marchandises" par les mots "le porteur d'un document de transport" et les mots "auteur de la réclamation concernant les marchandises" par "ce porteur". Un autre représentant a fait observer que la décision finale concernant la terminologie ne pourra être prise qu'à l'issue des débats relatifs au chapitre 13 (Droits d'action).</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
<p>a) [L'établissement principal] du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle <u>[ou son domicile]</u>; ou</p> <p>[b] Le lieu où le contrat 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; ou]</p> <p>c) Le lieu <u>[effectif/contractuel]</u> de réception ou le lieu <u>[effectif/contractuel]</u> de livraison; ou</p> <p>[d] <u>Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire océanique; ou</u></p> <p>e) <u>Le port où les marchandises sont finalement déchargées d'un navire océanique; ou]</u></p>	<p>a) L'établissement principal du défendeur ou [, à défaut,] sa résidence habituelle; ou [la succursale par l'intermédiaire de laquelle le contrat a été conclu];</p> <p>Variante 1: a) L'établissement principal du défendeur ou [, à défaut,] son domicile;</p> <p>Variante 2: a) L'établissement principal du défendeur ou [, à défaut,] sa résidence habituelle;</p> <p>b) Le lieu où les marchandises sont initialement reçues de l'expéditeur par le transporteur ou par une partie exécutante [conformément à l'article 7-2];</p> <p>c) Le lieu de livraison finale des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante [conformément à l'article 7-3 ou 7-4];</p>	<p>Cette disposition correspond à la règle générale concernant la compétence. Une disposition de ce type a emporté l'adhésion générale. Il y a toutefois plusieurs propositions concernant sa formulation.</p> <p>Un certain appui a été exprimé en faveur de la suppression des crochets introduisant les deux facteurs de rattachement dans la même disposition. En revanche, d'autres délégations sont contre l'augmentation du nombre de facteurs de rattachement.</p> <p>Diverses propositions ont été faites concernant la formulation effective. À propos de l'introduction du terme "domicile", il a été estimé qu'il devrait remplacer le terme "résidence habituelle" et non s'y ajouter. Il a aussi été proposé d'employer, dans la version anglaise, le terme "ordinary residence", qui figure dans la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route et dans la Convention de Varsovie de 1929, au lieu de "habitual residence".</p> <p>Bien qu'un certain appui ait été exprimé en faveur de l'inclusion des termes "la succursale [du défendeur] par l'intermédiaire de laquelle le contrat a été conclu", la plupart des délégations se sont prononcées en faveur de sa suppression.</p> <p>Bien que cette disposition soit encore appuyée par certaines délégations, la plupart des délégations qui ont présenté des commentaires ont appuyé la décision prise à la quatorzième session du Groupe de travail de la supprimer.</p> <p>La majorité des représentants qui ont traité de cette question a souhaité qu'il soit précisé que le lieu de réception et le lieu de livraison visés dans cette disposition soient les lieux convenus et non les lieux effectifs de réception et de livraison. Il est fait observer que le lieu contractuel de livraison pourrait, par exemple, être un port de refuge que les parties contractantes ne peuvent prévoir.</p> <p>On notera l'insertion proposée de définitions à l'article premier ci-dessus.</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
<p>[d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le document de transport ou l'enregistrement électronique.]</p>	<p>d) Tout autre lieu désigné à cette fin dans le document de transport ou l'enregistrement électronique.</p> <p><u>Variante: d) Le lieu spécifié dans le contrat de transport ou dans un autre accord.</u></p> <p>Article 72 bis.</p> <p>Dans toute procédure judiciaire engagée par le chargeur ou une autre partie ayant des intérêts sur les marchandises contre la partie exécutante maritime au sujet du transport de marchandises en vertu du présent instrument, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal dans un État partie qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:</p> <p>a) L'établissement principal ou [, à défaut,] sa résidence [habituelle/ permanente];</p> <p>b) Le lieu de réception [initiale] des marchandises par la partie exécutante maritime; ou</p> <p>c) Le lieu de livraison [finale] des marchandises par la partie exécutante maritime.</p>	<p>Les commentaires faits à ce sujet ne préjugent pas du débat fondamental sur la question de savoir si les clauses attributives de compétence devraient être exclusives ou non.</p> <p>Un certain appui a été exprimé en faveur de la variante. Il a été soutenu que tout lieu convenu indépendamment de la forme ou du document où il est déclaré devrait être valable. Toutefois, la majorité des délégations qui ont présenté des commentaires a préféré une disposition plus claire et plus restrictive s'inspirant du libellé original.</p> <p>Bien que certaines préoccupations aient été exprimées, les délégations qui ont présenté des commentaires ont généralement l'idée de facteurs de rattachement distincts pour les parties exécutantes maritimes. Nombre des commentaires concernant le libellé de l'article 72 sont également pertinents à cet égard.</p> <p>Toujours en rapport avec les facteurs de rattachement proposés, l'appui a été général, sous réserve des commentaires relatifs à l'article 72. Toutefois, on a fait observer qu'il conviendrait mieux que les lieux de réception et de livraison soient le lieu effectif plutôt que le lieu contractuel dans des actions intentées contre des parties exécutantes maritimes. En effet, contrairement aux actions intentées contre le transporteur contractuel, c'est l'exécution effective, et non le contrat, qui crée le lien entre le demandeur et le défendeur. On a fait observer aussi que les adjectifs "initiale" et "finale" ne semblaient pas appropriés pour les parties exécutantes maritimes qui exécutent leurs services dans un seul pays, comme les manutentionnaires ou les exploitants de terminaux.</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
<p>[Article 73. Nonobstant l'article 72, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un État Partie où le navire effectuant le transport [ou l'un quelconque des navires effectuant le transport] ou tout autre navire dont le transporteur est propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État et du droit international. Toutefois, dans ce cas, le demandeur, sur requête du défendeur, doit renvoyer l'action à l'une des juridictions spécifiées au paragraphe 1 du présent article <u>aux articles précédents du présent chapitre</u> pour la détermination de la demande mais, avant ce renvoi, le défendeur doit donner des assurances suffisantes pour le paiement de tout jugement qui pourrait ultérieurement être prononcé en faveur du demandeur dans le cadre de l'action.]</p>	<p>[Article 73. Nonobstant l'article 72, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un État Partie où le navire effectuant le transport [ou l'un quelconque des navires effectuant le transport] ou tout autre navire dont le transporteur est propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État et du droit international. Toutefois, dans ce cas, le demandeur, sur requête du défendeur, doit renvoyer l'action à l'une des juridictions spécifiées aux articles précédents du présent chapitre pour la détermination de la demande mais, avant ce renvoi, le défendeur doit donner des assurances suffisantes pour le paiement de tout jugement qui pourrait ultérieurement être prononcé en faveur du demandeur dans le cadre de l'action.]</p> <p>Variante: Rien dans le présent chapitre n'affecte la compétence en ce qui concerne la saisie [conformément aux règles applicables du droit de l'État ou du droit international].</p> <p>Article 73 bis.</p> <p>1. Les parties peuvent convenir que des actions peuvent être intentées dans un seul ou dans plusieurs des lieux énumérés aux articles précédents.</p> <p>2. Nonobstant le paragraphe 1, un accord selon lequel des actions peuvent uniquement être intentées dans le lieu de l'établissement principal ou [, à défaut,] de résidence [habituelle/permanente] du défendeur n'empêche pas le</p>	<p>Presque toutes les délégations qui ont présenté des commentaires étaient contre l'introduction dans le présent Instrument d'une compétence additionnelle en matière de saisie. Certaines souhaitaient la suppression pure et simple de cette disposition, tandis que d'autres étaient en faveur d'une disposition indiquant que les règles de l'Instrument respectaient les règles nationales et internationales existantes concernant la saisie. Il a été fait observer que le fait de ne pas traiter cette question dans l'Instrument constituerait une source d'insécurité quant à la relation entre les deux ensembles de règles. Plusieurs contributions détaillées ont été présentées à cet égard, exposant les problèmes que posait l'article 73 proposé et que poserait sa suppression pure et simple. La manière de procéder ayant la préférence consistait à inclure une disposition s'inspirant de la variante – sous réserve de la formulation.</p> <p>La disposition proposée aborde la question de l'exclusivité des clauses de compétence. Les réponses des délégations reflètent assez fidèlement les divers avis exprimés au sein du Groupe de travail tant en faveur de la non-exclusivité que de l'exclusivité limitée ou de l'exclusivité illimitée. En faveur de la non-exclusivité, il a été avancé que le propriétaire de la cargaison devrait toujours avoir le droit d'intenter une action devant un tribunal de son propre ressort, autrement les frais élevés de procédure pourraient, dans la pratique, constituer un obstacle à l'exercice d'une action même pour des réclamations importantes. En faveur d'une exclusivité illimitée, on a fait</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
<p>Article 74. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu du présent instrument ne peut être engagée en un lieu non spécifié à l'article 72 ou 73. Le présent article ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États parties en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.</p>	<p>titulaire d'un droit sur les marchandises d'intenter des actions dans l'un des autres fors possibles.</p> <p>Article 74. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu du présent instrument ne peut être engagée en un lieu non spécifié aux articles 72, 72 bis ou 73. Le présent article ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États parties en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires. [2. Aux fins du présent article, il faut entendre par "mesures provisoires ou conservatoires": a) Mesures visant la conservation, la garde</p>	<p>valoir que la non-exclusivité pourrait constituer un obstacle à la poursuite d'actions devant des tribunaux ayant l'expérience des litiges commerciaux. Il a été dit que le for convenu pouvait être écarté seulement si le tribunal saisi avait une certaine expérience en matière de droit maritime ou commercial.</p> <p>La plupart des délégations ayant présenté des commentaires étaient toutefois disposées à considérer l'exclusivité limitée comme un compromis possible. Cela dit, des commentaires et observations ont été faits sur la forme proposée dans l'article 73 bis.</p> <p>Il a été noté que la référence aux "lieux énumérés aux articles précédents" devrait exclure l'article 72 d), faute de quoi l'exclusivité ne serait pas limitée. De fait, la décision qui sera prise au sujet du présent article déterminera si la référence visera aussi l'alinéa d) de l'article 72.</p> <p>Il a été proposé d'insérer le présent article avant l'article 73.</p> <p>Par ailleurs, il a été proposé de clarifier le degré de précision de la désignation – un tribunal spécifique ou seulement une juridiction.</p> <p>Enfin, un certain nombre de délégations ont fait part de leurs préoccupations au sujet du deuxième paragraphe. Elles préféreraient que l'article 72 a) soit inclus dans la liste des fors dans lesquels une compétence exclusive peut être convenue.</p> <p>La plupart des délégations ayant présenté des commentaires se sont prononcées en faveur de cette disposition. Certaines ont souhaité que la notion de "mesures provisoires ou conservatoires" soit précisée. Il a été suggéré de prendre comme modèle l'article 9 de la Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage. Le présent texte a été inséré entre crochets en tant que paragraphe 2.</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
	<p>provisoire ou la vente de tout bien faisant l'objet du litige; ou</p> <p>b) Mesures visant l'immobilisation du montant en litige; ou</p> <p>c) Mesure visant la désignation d'un dépositaire; ou</p> <p>d) Toutes autres mesures visant à garantir que toute sentence qui pourrait être rendue dans le cadre de la procédure arbitrale ne devienne sans effet du fait de la dispersion des biens par l'autre partie; ou</p> <p>e) Injonction provisoire ou autre mesure provisoire.]</p> <p>Article 74 bis. Lorsqu'une action est engagée au titre du présent instrument par le titulaire d'un droit sur les marchandises dans un des lieux énumérés dans les articles 72 et 72 bis, toute action ultérieure ayant trait au même incident sera, à la demande de la partie en cause, transférée au lieu où la première action a été engagée.</p> <p>Article 74 ter. [1. Si le titulaire d'un droit sur les marchandises intente des actions <i>in solidum</i> contre le transporteur contractant et la partie exécutante maritime, il doit le faire en l'un des lieux spécifiés à l'article 72 bis, où des actions contre la partie exécutante maritime peuvent être intentées.] 2. Si le transporteur ou une partie exécutante maritime intente une action en vertu du présent instrument contre le chargeur, le demandeur, sur requête du défendeur, doit renvoyer</p>	<p>Les délégations ayant présenté des commentaires se sont déclarées en principe favorables à une disposition sur le concours d'actions. Dans le même temps, toutefois, beaucoup se sont montrées inquiètes, du fait notamment qu'il avait été impossible de parvenir à un accord lorsque la question s'était posée à la Conférence de La Haye de droit international privé.</p> <p>Il a également été indiqué que la procédure envisagée dans le présent projet d'article serait inutilement lourde. Il a été proposé de demander au demandeur d'engager l'action dans le for désigné par le défendeur à condition qu'il s'agisse d'un for raisonnable.</p> <p>Cette disposition a elle aussi été appuyée en principe mais sous réserve d'une amélioration rédactionnelle. Il a été avancé que le système décrit était trop rigide. Par exemple, la règle ne devrait pas supplanter une clause de compétence entre le transporteur et la partie exécutante maritime si le for convenu se trouve dans un des lieux énumérés aux articles 72 ou 72 bis.</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
<p>[Article 75. 1. Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu de l'article 72 ou 73 ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.</p> <p>2. Aux fins du présent chapitre, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.</p> <p>3. Aux fins du présent chapitre, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'article 73, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.]</p> <p>Article 75 bis. Nonobstant les articles précédents du présent chapitre, tout accord d'élection de for conclu par les parties [après qu'un litige est né du contrat de transport] est valable.</p>	<p>l'action à l'un des lieux spécifiés aux articles 72 ou 72 bis, au choix du défendeur.</p> <p>Article 75. 1. Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu de l'article 72 ou 73 ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.</p> <p>2. Aux fins du présent chapitre, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.</p> <p>3. Aux fins du présent chapitre, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'article 73, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.</p> <p>Article 75 bis. Nonobstant les articles précédents du présent chapitre, tout accord d'élection de for conclu par les parties <u>au litige</u> après qu'un litige est né du contrat de transport est valable.</p> <p>Article XX <u>Les parties à un accord de services réguliers de transport maritime peuvent étendre un accord d'élection de for à un</u></p>	<p>Toutes les délégations ayant présenté des commentaires se sont prononcées en faveur de la suppression de cet article.</p> <p>Cet article a bénéficié d'un soutien général. Certaines délégations ont souhaité qu'il soit précisé qu'un tel accord devrait être explicite, d'autres en revanche préféreraient laisser au tribunal le soin de déterminer si un tel accord avait ou non été conclu.</p> <p>Il a été dit que "après qu'un litige est né du contrat de transport" était le moment pertinent.</p> <p>La plupart des délégations ayant présenté des commentaires n'étaient pas prêtes à donner leur avis sur la question des accords de services réguliers de transport maritime en ce qui concerne la compétence.</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
<i>Arbitrage</i>	<p><u>tiers seulement si:</u></p> <p>i) <u>les parties à l'accord de services réguliers de transport maritime conviennent expressément, dans cet accord, d'étendre le for choisi à une partie subséquente;</u></p> <p>ii) <u>la partie subséquente qui sera liée est informée par écrit ou par voie électronique du lieu où une action peut être intentée;</u></p> <p>iii) <u>le lieu ou les lieux choisis dans l'accord est (sont):</u></p> <p>a) <u>le lieu où les marchandises sont initialement reçues de l'expéditeur par le transporteur ou par une partie exécutante, ou le port dans lequel les marchandises sont initialement chargées sur un navire de mer, ou</u></p> <p>b) <u>le lieu où les marchandises sont livrées par le transporteur ou par une partie exécutante conformément à l'article 7-3 ou 7-4, ou le port dans lequel les marchandises sont finalement déchargées d'un navire de mer, ou</u></p> <p>c) <u>l'établissement principal ou la résidence habituelle du défendeur,</u></p> <p><u>en ce qui concerne une ou plusieurs expéditions effectuées dans le cadre de l'accord en question; et</u></p> <p>iv) <u>le lieu choisi dans l'accord doit être situé dans un État partie.</u></p>	<p>L'observation suivante a été faite: "Il découle des règles non impératives des accords de services réguliers de transport maritime, si elles sont incorporées dans l'instrument, que des clauses de compétence <i>inter partes</i> sont acceptables. Pour ce qui est de la force obligatoire des clauses de compétence, le problème est plus général et ne concerne pas uniquement les services réguliers de transport maritime. L'article XX contient des règles de protection raisonnables en faveur d'un tiers. Seul un nombre restreint de fors sont éligibles. Étant donné que le port de chargement ou le port de déchargement ne devraient pas être des facteurs de rattachement dans la 'partie principale' des dispositions relatives à la compétence, ils ne devraient pas non plus être des facteurs de rattachement pour lier des tiers aux clauses de compétence des services réguliers de transport maritime."</p> <p>Parmi les délégations qui se sont dites inquiètes de l'incorporation, dans l'instrument, de règles relatives à la compétence, plusieurs ont déclaré qu'elles étaient encore plus préoccupées en ce qui concerne l'arbitrage. Si des règles sur l'arbitrage étaient incorporées, elles devraient être limitées à une déclaration indiquant que de</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
<p>[Article 76.] Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent prévoir [, par un accord constaté par écrit,] que tout litige relatif au contrat de transport auquel s'applique le présent instrument sera soumis à l'arbitrage.]</p> <p>Article 77. Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis, la clause ou le pacte compromissoire doivent figurer dans le document ou l'enregistrement ou y être expressément incorporés par référence. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse</p>	<p>[Article 76.] Sous réserve du présent chapitre, les parties peuvent prévoir [, par un accord constaté par écrit,] que tout litige relatif au contrat de transport auquel s'applique le présent instrument sera soumis à l'arbitrage.]</p> <p>Article 77. Si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis, la clause ou le pacte compromissoire doivent figurer dans le document ou l'enregistrement ou y être expressément incorporés par référence. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur,</p>	<p>tels arrangements étaient permis; demandant aux arbitres d'appliquer les règles de l'instrument; et éventuellement la validité de l'incorporation de clauses d'arbitrage de la charte-partie dans des connaissements.</p> <p>Les délégations ayant présenté des commentaires se sont dans l'ensemble déclarées favorables à cet article. En ce qui concerne la forme de la disposition, il faudrait prendre en considération les commentaires du secrétariat de la CNUDCI figurant aux paragraphes 1 à 9 du document WP.45. Il est dit au paragraphe 9 que: "le Groupe de travail III souhaitera peut-être se demander s'il serait préférable d'aligner les définitions de l'exigence de la forme écrite dans le projet d'instrument sur les travaux les plus récents du Groupe de travail II. Toutefois, afin de ne pas répéter la réglementation de la question de la forme dans la Loi type (dont l'examen n'est pas terminé), le Groupe de travail III souhaitera peut-être conclure que l'objet des dispositions du projet d'instrument relatives à l'arbitrage devrait simplement être de donner aux parties la liberté d'opter pour l'arbitrage (ce qui, au regard de certaines lois nationales relatives au transport de marchandises par mer serait avantageux) et le projet d'article 76 pourrait alors être libellé en termes plus généraux."</p> <p>Les délégations ayant présenté des commentaires ont appuyé dans l'ensemble cet article. À cet égard, le secrétariat de la CNUDCI fait en outre valoir que la question de l'incorporation par référence a été abordée de façon générale au sein du Groupe de travail II et recommande qu'il soit envisagé d'aligner cet article sur les conclusions du débat général (voir document WP.45, par. 10 et 11).</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
<p>que cette disposition lie le porteur, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable.</p> <p>Article 78. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur:</p> <p>a) Soit en un lieu sur le territoire d'un État dans lequel est situé:</p> <p>i) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou</p> <p>[(ii) 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; ou]</p> <p>iii) Le lieu où le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises à transporter ou le lieu de livraison;</p> <p>b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin par la clause ou le pacte compromissaire.</p> <p>[Article 79. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles du présent Instrument.]</p> <p>Article 80. Les articles 77 [et 78] sont réputés inclus dans toute</p>	<p>le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable.</p> <p>Article 78. À l'exception des contrats de transport des services non réguliers, il ne peut être convenu que la procédure d'arbitrage doit se dérouler dans un lieu où des actions ne peuvent être intentées conformément au chapitre 15.</p> <p>Variante: À l'exception des contrats de transport des services non réguliers, le siège de l'arbitrage en matière de transport de marchandises en vertu du présent instrument doit être un lieu spécifié au chapitre 15 où une action peut être intentée.</p> <p>[Article 79. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles du présent Instrument.]</p> <p>Article 80. Les articles 77 [et 78] sont réputés inclus dans toute</p>	<p>Les avis exprimés au sujet de cette disposition représentaient deux positions extrêmes, les uns étant en faveur de l'extension de la restriction à toutes les formes de commerce en vertu de l'Instrument, les autres préférant laisser les parties décider dans tous les cas. D'aucuns se sont toutefois prononcés en faveur d'une solution dans le sens du texte proposé.</p> <p>En ce qui concerne le libellé, l'observation suivante a été faite: "À la différence des audiences devant les tribunaux, nous considérons que les audiences arbitrales peuvent avoir lieu partout dans le monde même si le "siège" officiel est dans un lieu spécifié – à condition que les parties soient d'accord ou que le comité d'arbitrage en décide ainsi. Ces audiences se déroulent naturellement conformément aux règles applicables, comme les règles de la "London Maritime Arbitrators' Association" et conformément à la législation locale. Ainsi, le droit de saisir les tribunaux du siège officiel est préservé." Il a été avancé que la variante proposée reflétait peut-être mieux cette situation.</p> <p>On notera aussi les commentaires du secrétariat de la CNUDCI aux paragraphes 12 à 15 du document WP.45. Bien qu'ils visent pour la plupart l'article 78 tel qu'il figurait dans le document WP.32, les observations générales concernant la manière de déterminer le siège de l'arbitrage devraient être prises en considération.</p> <p>Les délégations ayant présenté des commentaires se sont dans l'ensemble déclarées favorables à cet article.</p> <p>On notera aussi que les commentaires du secrétariat de la CNUDCI, aux paragraphes 16 à 19 du document WP.45, attirent l'attention sur la règle générale qui consiste à laisser les parties décider de la loi applicable.</p> <p>Les délégations ayant présenté des commentaires se sont dans l'ensemble</p>

<i>Chapitre 15 tel que modifié par le Groupe de travail à Vienne en 2004</i>	<i>Avril 2005</i>	<i>Résumé des commentaires</i>
<p>clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.</p> <p>Article 80 bis. Aucune disposition du présent chapitre n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.</p>	<p>clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.</p> <p>Article 80 bis. Aucune disposition du présent chapitre n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport.</p>	<p>déclarées favorables à cet article.</p> <p>On notera aussi les commentaires du secrétariat de la CNUDCI, au paragraphe 20 du document WP.45.</p> <p>Les délégations ayant présenté des commentaires se sont dans l'ensemble déclarées favorables à cet article.</p> <p>On notera aussi les commentaires du secrétariat de la CNUDCI, au paragraphe 21 du document WP.45.</p>