



Assemblée générale

Distr.: Limitée
17 février 2006

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Dix-septième session
New York, 3-13 avril 2006

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

Contrats de tonnage: Document présenté par le Comité maritime international au Groupe de travail, pour information

Note du secrétariat*

À sa seizième session, le Groupe de travail est convenu, en vue d'accélérer encore l'élaboration du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer], de préparer un document explicatif sur le traitement des contrats de tonnage dans le projet de convention pour illustrer plus en détail les implications juridiques et pratiques. Comme suite à la proposition d'inviter le Comité maritime international (CMI) à contribuer à l'élaboration de ce document, le CMI s'est déclaré prêt à fournir son aide en la matière au Groupe de travail (voir A/CN.9/591, par. 244).

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



Annexe

Contrats de tonnage

I. Introduction

1. À la seizième session du Groupe de travail, de nombreuses délégations ont soutenu l'idée de préparer un document explicatif sur le traitement des contrats de tonnage dans le projet pour illustrer plus en détail leurs implications juridiques et pratiques. On a aussi proposé d'inviter le Comité maritime international (CMI) à contribuer à l'élaboration de ce document (voir A/CN.9/591, par. 244). Le présent document a été établi conformément à cette demande.

2. Nous nous fondons sur le projet de convention publié sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.56, mais nous avons également examiné et pris en compte un projet de texte final présenté par la Finlande, qui doit être publié dans un document de travail destiné à la dix-septième session (A/CN.9/WG.III/WP.61) et qui propose des variantes des projets d'articles 1 b) et c), 8, 9, 10, 20, 94, 95 et 96.

Définition du "contrat de tonnage"

3. Conformément à l'article 1 b) du projet de convention publié sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.56, le terme "contrat de tonnage" désigne:

"un contrat qui prévoit le transport d'une quantité spécifiée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une période de temps convenue. La quantité peut être spécifiée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette."

Il est proposé, dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61, de modifier le début de cette définition comme suit:

"un contrat de transport qui prévoit le transport d'une quantité spécifiée de marchandises..."

Généralités et règlements internationaux existants

4. Le terme "contrats de tonnage", qui prévoient le transport d'une quantité spécifiée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une période de temps convenue, est une notion bien établie en transport de vrac sec et de produits pétroliers, où ces contrats sont souvent appelés contrats d'affrètement. Ces contrats sont couramment utilisés par exemple par les acheteurs franco bord (FOB) qui, en vertu d'un contrat de vente à long terme, souhaitent garantir la satisfaction de leurs besoins de tonnage et gérer les risques liés au fret. En 1982, le Conseil maritime baltique et international (BIMCO) a publié un contrat d'affrètement type pour le transport de vrac sec, sous le nom de code VOLCOA¹, qui tient compte des clauses généralement utilisées dans ce domaine. Ce formulaire contient les éléments suivants: période de temps convenue, quantité totale à transporter et quantité par expédition. Il prévoit, en outre, que chaque voyage effectué dans le cadre de ce

¹ Révisé et publié à nouveau en novembre 2004 comme contrat d'affrètement type pour le transport de vrac sec, sous le nom de code GENCOA.

contrat est régi par les clauses et conditions d'une charte-partie au voyage conforme au modèle joint. En 1980, INTERTANKO a publié un formulaire type de contrat d'affrètement de navire-citerne, INTERCOA 80 (adopté par le Conseil maritime baltique et international). Ce formulaire contient les éléments suivants: période de temps convenue, quantité à transporter par année et quantité par expédition. Chaque voyage doit être effectué conformément aux clauses d'une charte-partie indiquées sur le formulaire INTERTANKVOY 76. Les contrats de tonnage qui contiennent des dispositions similaires à celles des formulaires VOLCOA et INTERCOA n'entrent pas dans le champ d'application des Règles de La Haye, des Règles de La Haye-Visby et des Règles de Hambourg. Ils ne sont donc pas actuellement soumis à un régime international impératif. Sous réserve des dispositions du projet d'article 9-3, qui est examiné au paragraphe 8 ci-dessous, le projet de convention figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56 ne modifie pas la position actuelle (voir A/CN.9/572, par. 89).

5. Toutefois, les différentes expéditions effectuées dans le cadre d'un contrat de tonnage peuvent être actuellement soumises à un régime impératif. L'article V des Règles de La Haye et de La Haye-Visby stipule ce qui suit: "*si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes des présentes règles*". De même, l'article 2-3 des Règles de Hambourg dispose que "*lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur*". L'article 2-4 desdites Règles dispose en outre que "*lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions*." Les Règles de La Haye, de La Haye-Visby ou de Hambourg, selon les cas, pourraient donc s'appliquer aux connaissements émis dans le cadre de la charte-partie régissant chaque voyage effectué en vertu d'un contrat de tonnage ou directement en vertu du contrat de tonnage même.

II. A/CN.9/WG.III/WP.56 et A/CN.9/WG.III/WP.61

Exclusions

6. Aux termes du projet d'article 9-1 d) qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, le projet de convention ne s'applique pas aux contrats de tonnage, sous réserve des dispositions du paragraphe 9-3. Le document A/CN.9/WG.III/WP.61 établit une distinction entre transport régulier et transport non régulier. Le projet d'article 9-2 a) qui y figure stipule que, sous réserve de l'alinéa 9-2 b), le projet de convention ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport non régulier. Un contrat de tonnage dans le transport non régulier reste donc exclu du champ d'application du projet de convention, sauf dans les situations visées par le projet d'article 9-2 b). S'agissant du transport régulier, le projet d'article 9-1 tel qu'il figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61 exclut uniquement:

"a) les chartes-parties; et b) les contrats d'utilisation d'un navire ou de tout espace sur ce navire, qu'il s'agisse ou non de chartes-parties"

Les contrats de tonnage conclus dans le transport régulier sont considérés comme des contrats de transport qui ne seraient pas visés par cette exclusion et resteraient donc dans le champ d'application du projet de convention (voir A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 31).

7. L'intention du projet d'article 10 du projet de convention tel qu'il figure dans les documents A/CN.9/WG.III/WP.56 et A/CN.9/WG.III/WP.61 est de maintenir la position actuelle, du moins conformément aux Règles de La Haye et de La Haye-Visby, en ce qui concerne ce que l'on désigne vaguement par le terme "tiers" (voir A/CN.9/572, par. 96 et A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 37). Il convient toutefois de noter que le projet d'article 10 du document A/CN.9/WG.III/WP.56 est une disposition semblable à l'article 2-3 des Règles de Hambourg. Le projet d'article 10 maintient la position décrite au paragraphe 5 ci-dessus en ce qui concerne les connaissements, mais étend le régime impératif aux documents de transport non négociables et aux enregistrements électroniques non négociables concernant le transport.

8. En vertu du projet d'article 9-3 a) du document A/CN.9/WG.III/WP.56, qui est semblable à l'article 2-4 des Règles de Hambourg, le projet de convention s'applique aux clauses qui régissent chaque expédition effectuée en vertu d'un contrat de tonnage (dans la mesure où les projets d'articles 8, 9 et 10 le spécifient). Le projet d'article 9-3 b), par contre, prévoit que le projet d'instrument s'applique aux clauses d'un contrat de tonnage, mais uniquement dans la mesure où elles régissent une expédition effectuée dans le cadre d'un contrat de tonnage. L'intention de cette disposition est précisée au paragraphe 65 du document A/CN.9/576. Le paragraphe 24 du document A/CN.9/WG.III/WP.61 indique que le texte du projet d'article 9 du document A/CN.9/WG.III/WP.56 pose problème et que le texte proposé dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61 vise à donner une idée plus claire qu'avant de ce qui est exclu du champ d'application du projet de convention. L'intention sous-tendant l'exception de l'exclusion prévue dans le projet d'article 9-2 b) est précisée au paragraphe 29 du même document.

9. L'exclusion du champ d'application du projet de convention des contrats de tonnage conclus dans les transports non réguliers, définie plus haut, s'applique également aux contrats de tonnage autres que le transport de vrac sec et de produits pétroliers. Il est néanmoins possible que des lettres de transport maritime et autres documents de transport non négociables soient utilisés dans certains types de transport, auxquels les Règles de La Haye et de La Haye-Visby ne s'appliquent pas. En l'état actuel des choses, sous réserve des dispositions de l'article 2-3 et 4 des Règles de Hambourg, le contrat de tonnage même et les expéditions effectuées en vertu d'un tel contrat peuvent, dans certains types de transport, sortir du champ d'application des régimes impératifs. En revanche, comme indiqué au paragraphe 7 ci-dessus, le projet de convention s'applique aux documents de transports non négociables et aux enregistrements électroniques non négociables concernant le transport.

Contrats de services

10. Concernant les transports réguliers, les débats du Groupe de travail ont essentiellement porté sur le traitement des contrats de services et des arrangements similaires. L'expression "contrat de services" n'est ni utilisée ni définie dans le projet de convention contenu dans les documents A/CN.9/WG.III/WP.56 et

A/CN.9/WG.III/WP.61. Ce terme est toutefois défini à la section 3(19) du Shipping Act de 1984 des États-Unis, tel que modifié par le Ocean Shipping Reform Act de 1998 (ensemble, les Shipping Acts des États-Unis) comme suit:

“Un contrat écrit autre qu’un connaissement ou un récépissé, conclu entre un ou plusieurs chargeurs et un transporteur maritime public (ocean common carrier) ou une conférence de transporteurs maritimes publics par lequel, d’une part, le chargeur s’engage à faire transporter une quantité minimale de fret sur une période donnée et, d’autre part, le transporteur maritime ou la conférence s’engage à appliquer un certain taux ou une certaine grille de taux ainsi qu’à fournir un certain niveau de service (espace réservé, délai de transit, rotation portuaire ou autres prestations similaires Le contrat peut aussi spécifier des dispositions pour le cas de non-exécution de la part d’une des parties.”

Les termes “transporteur public” (common carrier) et “transporteur maritime public” (ocean common carrier) sont également définis dans les Shipping Acts des États-Unis². Un contrat de services ainsi défini est considéré comme correspondant à la définition du terme contrat de tonnage qui figure dans le projet d’article 1 b) du projet de convention, étant entendu que l’expression “sur une période donnée” implique plusieurs expéditions.

11. Le présent document n’a pas pour objet d’expliquer le régime régissant les transports à destination et en provenance des États-Unis établi par les Shipping Acts des États-Unis. Il y est fait brièvement référence aux paragraphes 19 et 20 de la proposition des États-Unis d’Amérique figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.34. Concrètement, s’agissant des transports réguliers à destination et en provenance des États-Unis, les contrats de tonnage correspondent presque toujours à la définition des contrats de services. À l’extérieur des États-Unis, des contrats de tonnage ne sont conclus dans le cadre de transports réguliers que si un chargeur souhaite garantir la disponibilité de l’espace ou la régularité d’un service. En ce qui concerne les transports réguliers à destination et en provenance des États-Unis, il est possible, dans les contrats de services qui correspondent à la définition énoncée dans les Shipping Acts des États-Unis, de stipuler des taux de fret qui ne correspondent pas aux tarifs affichés du transporteur. Il est donc nécessaire de conclure un contrat de services si l’on veut obtenir cet avantage commercial. À l’extérieur des États-Unis, cet avantage peut être obtenu en concluant un accord direct sur les taux.

Dérogation

12. Le projet d’article 95 du projet de convention énonce des règles spéciales pour les contrats de tonnage soumis au projet de convention en vertu de l’article 9-3 b) du document A/CN.9/WG.III/WP.56 ou, comme indiqué dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61, pour les contrats de tonnage auxquels le projet de convention s’applique parce que les contrats de tonnage conclus dans les transports

² En “common law”, un transporteur maritime commun ou public est un transporteur qui s’engage à transporter, à titre onéreux, les marchandises de toute personne qui souhaite recourir à ses services. Un transporteur public est soumis à un régime juridique strict, qui est normalement atténué par le transporteur public, qui est libre de limiter ses responsabilités par contrat, sous réserve des contraintes imposées par les régimes impératifs existants.

réguliers ne sont pas exclus en vertu de l'article 9-1. S'agissant du projet d'article 95, les dispositions obligatoires du projet de convention s'appliqueraient aux expéditions effectuées en vertu du contrat de tonnage, ou comme indiqué dans le document A/CN.9/WG.III/WP.61 au contrat de tonnage lui-même, auquel, conformément à l'article 94, ni le transporteur ni la partie exécutante maritime ne peut déroger. La liberté du chargeur prévue dans le projet d'article 94-2 doit être examinée plus avant.

13. Le projet d'article 95 énonce les conditions, et la mesure, dans lesquelles un contrat de tonnage soumis au projet de convention peut déroger aux dispositions obligatoires de ce projet de convention. Le Groupe de travail a appuyé ce principe et la structure générale du projet d'article 95 (voir A/CN.9/576, par. 82). Toutefois, ni la définition du contrat de tonnage dans le projet d'article 1 b) ni un contrat de services au sens des Shipping Acts des États-Unis ne font référence à une quantité minimum de marchandises ou de conteneurs à expédier en vertu du contrat. On s'est par conséquent inquiété de ce que les contrats de services portant sur un nombre peu élevé d'expéditions de quantités relativement faibles de marchandises, qui dérogent aux dispositions obligatoires, pourraient désavantager les chargeurs peu importants ou inexpérimentés ayant un pouvoir de négociation inférieur à celui du transporteur, éventuellement par des sous-contrats de services conclus dans le cadre d'un accord-cadre général³. Il convient toutefois de noter qu'aucun chargeur ne peut être forcé d'accepter un contrat de tonnage. Un chargeur est toujours en droit, en vertu du projet d'article 37, d'obtenir du transporteur un document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable concernant le transport approprié (sous réserve des dispositions du projet d'article 37 b))⁴. En outre, la liberté de déroger, conformément au projet d'article 95, s'applique aux contrats de tonnage auxquels le projet de convention s'applique et qui correspondent à la définition indiquée au projet d'article 1 b) et non uniquement aux contrats de tonnage qui sont des contrats de services conformément à la définition donnée dans les Shipping Acts des États-Unis. Le projet d'article 95 pourrait s'appliquer aux contrats de tonnage utilisés, ou qui pourraient être utilisés, pour les transports autres qu'à destination ou en provenance des États-Unis. Il a été fait référence à la pratique actuellement en vigueur à l'extérieur des États-Unis au paragraphe 11 ci-dessus. Les conditions dans lesquelles un contrat de tonnage peut déroger aux clauses obligatoires du projet de conventions doivent être examinées plus avant par le Groupe de travail (voir A/CN.9/576, par. 85, 89 et 99).

14. Le projet d'article 95-6 b) du document A/CN.9/WG.III.WP.56 (projet d'article 95-5 b) dans le document A/CN.9/WG.III.WP.61) prévoit qu'une dérogation conforme aux conditions énoncées au projet d'articles 95-2 et 5 (projets d'articles 5-1, 2 et 4 dans le document A/CN.9/WG.III.WP.61), lie un tiers qui a expressément consenti à être lié par les clauses du contrat de tonnage. La protection du tiers en question est donc fonction de la façon dont ce consentement doit être démontré (voir A/CN.9/576, par. 104).

³ Voir d'une manière générale les commentaires de la CNUCED dans le document A/CN.9/WG.III/WP.46 et les préoccupations mentionnées au paragraphe 100 du document A/CN.9/572, et les commentaires formulés à ce sujet au paragraphe 244 du document A/CN.9/591.

⁴ Cet article sera examiné plus avant par le Groupe de travail à sa dix-septième session.

Accords exclusifs d'élection de for

15. Des dispositions spécifiques relatives aux accords exclusifs d'élection de for contenus dans un contrat de tonnage soumis au projet de convention et à la question de savoir si un tel accord s'impose à un tiers figurent dans le projet d'article 76-2 et 3 au paragraphe 73 du document A/CN.9/591 et ont été acceptées par le Groupe de travail à sa seizième session, hormis quelques réserves concernant la notification donnée aux tiers en vertu du paragraphe 3 du projet d'article 76 (voir A/CN.9/591, par. 84).

Résumé

16. Il semblerait que le projet de convention tente d'établir l'équilibre en ce qui concerne les contrats de tonnage. D'une part, il élargit le champ d'application du régime obligatoire aux contrats de tonnage conclus dans les transports réguliers tout en maintenant sa position actuelle en ce qui concerne les transports non réguliers. D'autre part, il donne aux parties à un contrat de tonnage dans les transports réguliers, sous réserve de certaines garanties, la liberté de déroger, dans une mesure déterminée, aux dispositions obligatoires pour tenir compte des pratiques commerciales actuelles dans certaines branches et de leur future évolution éventuelle, et, sous réserve d'autres garanties, de lier les tiers par ces dérogations. Le Groupe de travail doit examiner ces garanties plus avant.
