



Assemblée générale

Distr.: Limitée
27 janvier 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]

Proposition du Japon sur le champ d'application

Note du secrétariat

Le Gouvernement japonais a présenté le texte d'une proposition concernant les dispositions sur le champ d'application dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] afin que le Groupe de travail III (Droit des transports) l'examine à sa dix-septième session. On trouvera en annexe à la présente note la traduction de ce texte tel qu'il a été reçu par le secrétariat.



Annexe

Introduction

1. Le projet d'article 8-1 c) dispose que le présent projet de convention s'applique aux contrats de transport internationaux si "*le contrat de transport prévoit que la présente Convention, ou la loi de tout État lui donnant effet, doit régir le contrat*".

2. Cet article a été examiné à la quinzième session du Groupe de travail et les avis étaient partagés sur la question de savoir s'il fallait le conserver ou le supprimer. Les arguments avancés pour garder cette disposition sont fondés sur les raisons suivantes: on trouve la même règle dans l'article 10 c) des Règles de La Haye-Visby, qui élargit l'application de la règle uniforme, en particulier pour les compagnies maritimes tierces transportant des marchandises via des États qui ne sont pas parties à la Convention (voir A/CN.9/576, par. 61). La délégation japonaise estime que l'argument invoqué ci-dessus pour garder la disposition n'est pas convaincant eu égard à la différence qui existe entre le projet de convention et les Règles de La Haye-Visby, et que l'adoption de cette disposition pourrait susciter plusieurs problèmes juridiques.

Contexte historique

3. Le projet d'article 8-1 c) s'inspire de l'article 10 c) des Règles de La Haye-Visby, lui-même repris des Règles de Hambourg. Il est intéressant de noter qu'aucune autre convention sur les transports existante ne contient une règle similaire. En raison du caractère exceptionnel et unique de cette disposition, il serait utile de connaître le contexte historique de l'amendement de Visby, qui a été le premier à introduire une telle règle, afin d'apprécier la nécessité du projet d'article 8-1 c). Cet examen montrera que le projet d'article 8-1 c) étendrait le champ d'application du projet de convention bien au-delà de ce qui était prévu dans les Règles de Visby.

4. Les Règles de La Haye originales avaient un champ d'application très limité: elles étaient uniquement applicables aux connaissements émis dans un des États contractants. En conséquence, elles ne s'appliquent pas nécessairement, par exemple, même dans une situation où le transport est à destination d'un État contractant (les connaissements sont émis dans un État non contractant) et la loi choisie par les parties est celle des États contractants. Il a été admis au cours du processus de rédaction de l'amendement de Visby que le champ d'application devrait être étendu afin de remédier à de telles lacunes en matière d'application.

5. Lors de la phase finale de la conférence diplomatique sur l'amendement de Visby, les deux propositions concurrentes suivantes ont été présentées:

- 1) Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux États différents, quand: a) le connaissement est émis dans un État contractant, b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant, ou c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur

donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

- 2) Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises d'un État vers un autre, en vertu duquel le port de chargement, le port de déchargement ou l'un des ports à option de déchargement sont situés dans un État partie à la Convention, quelles que soient la loi régissant ce connaissance et la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

6. Le vote de la 6^e séance plénière du 21 février 1968 a été en faveur de la première proposition (voir the *Travaux préparatoires* of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading of August 25, 1924, the Hague Rules and of the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, the Hague-Visby Rules, Comité maritime international, 1997, p. 714 à 741).

7. Il n'est pas sans intérêt de constater que le choix à la Conférence de Visby était de savoir s'il fallait étendre le champ d'application 1) aux transports et contrats concernant la sortie de marchandises régis par la loi de l'État contractant (en plus du connaissance émis dans un État contractant déjà couvert par les Règles de La Haye) ou 2) à l'entrée et à la sortie de marchandises. Personne n'avait l'intention d'appliquer la Convention à un transport entre deux États non contractants, comme le proposent les représentants qui appuient l'article 8-1 c) du projet actuel.

8. On pourrait soutenir qu'il est toujours bon d'élargir le champ d'application du projet de convention et que rien ne justifie l'opposition à cette extension, quelle qu'ait été l'intention de l'amendement de Visby. Ceci n'est vrai que si cet élargissement ne produisait pas d'effets contraires. Malheureusement, il créerait des problèmes superflus.

Différents problèmes découlant de l'article 8-1 c)

9. Un certain nombre de représentants ont exprimé des préoccupations au sujet du projet d'article 8-1 c), et notamment les suivantes:

- 1) Premièrement, il devrait être noté qu'il n'existe pas de communauté de vues sur la nature de l'article 10 c) des Règles de La Haye-Visby. Dans certains pays, la disposition est vue comme une règle de rattachement qui permet l'application obligatoire de la Convention. Dans d'autres pays, elle est considérée comme une simple confirmation de la pratique de l'"incorporation matérielle", qui fait référence à l'incorporation volontaire par les parties contractantes des dispositions de la Convention dans le contrat (dite "clause paramount"). La nature de la disposition est souvent débattue en relation avec des questions comme celle de savoir si la Convention s'applique directement sans tenir compte des règles de rattachement de l'État du for. Le même débat se poursuivra si le projet d'article 8-1 c) est retenu.

- 2) De plus, à la différence des Règles de La Haye-Visby, le projet de convention comprend dans les chapitres sur la compétence et l'arbitrage de nombreuses dispositions de nature procédurale. Ces dispositions sont également applicables lorsque les parties conviennent que le projet de convention régit le contrat si le projet d'article 8-1 c) est conservé. C'est une dérogation assez étrange à la règle universellement acceptée selon laquelle les questions de procédure sont régies par la loi du for.
- 3) L'application du projet de convention à la partie exécutante maritime ajouterait des complications supplémentaires. Supposons qu'un transporteur (transporteur non exploitant de navires) se charge d'un transport d'un État non contractant vers un autre État non contractant et que la partie exécutante maritime (un transporteur maritime) transporte réellement les marchandises par mer. Supposons également que le transporteur et le chargeur conviennent que le présent projet de convention, ou la loi de tout État lui donnant effet, régit le contrat. Si le projet d'article 8-1 c) est retenu, alors le projet de convention s'appliquera dans l'hypothèse précédente et la partie exécutante maritime sera soumise au projet de convention. Le fait que cette partie, qui a exécuté son obligation durant un voyage entre des États non contractants, soit soumise aux règles du projet de convention, y compris à une action directe du titulaire d'un droit sur les marchandises, simplement parce que le transporteur a accepté d'appliquer le projet de convention est un résultat discutable.
- 4) Finalement, il a également été observé que le projet d'article 8-1 c) donnerait aux parties la possibilité de se soustraire aux règles impératives, voire même à l'ordre public, de l'État contractant si elles choisissent d'appliquer le projet de convention à ces contrats, qui, normalement, sont soumis à la loi des États contractants. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une préoccupation particulière de la délégation japonaise, il a été signalé que l'article 10 c) des Règles de La Haye-Visby avait créé, dans certains pays, des difficultés au niveau constitutionnel (voir A/CN.9/576, par. 61).

10. Vu les difficultés décrites ci-dessus, on ne peut aisément affirmer que le projet d'article 8-1 c) est utile pour la simple raison qu'il élargit le champ d'application du projet de convention. Les alinéas a) et b) du projet d'article 8-1 actuel prévoient déjà un champ d'application géographique suffisamment vaste comparé aux Règles de La Haye-Visby, et il n'est pas nécessaire de l'étendre davantage.

Conclusion

11. Pour les raisons exposées ci-dessus, la délégation japonaise propose la suppression du projet d'article 8-1 c).