

**Assemblée générale**

Distr.: Limitée
16 décembre 2005*

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail II (Arbitrage)
Quarante-quatrième session
New York, 23-27 janvier 2006

Ordre du jour provisoire annoté

Additif

7. Questions diverses

1. Au cours de sa seizième session (Vienne, 28 novembre-9 décembre 2005), le Groupe de travail III (Droit des transports) a étudié la possibilité d'inclure dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (le projet de convention) un chapitre sur l'arbitrage (projet de chapitre 17). Il a été proposé de solliciter l'avis du Groupe de travail II (Arbitrage) sur ce projet de chapitre.

2. Des extraits du rapport du Groupe de travail III sur les travaux de sa seizième session concernant les dispositions sur l'arbitrage (A/CN.9/591, par. 85 à 103), ainsi que d'autres dispositions pertinentes du projet de convention sont reproduits à l'annexe afin que le Groupe de travail les examine. On trouvera les discussions précédentes du Groupe de travail III sur le sujet dans les documents A/CN.9/572 (par. 151 à 157), A/CN.9/576 (par. 176 à 179), ainsi qu'une version antérieure du texte sur l'arbitrage au chapitre 16 du document A/CN.9/WG.III/WP.32 et au chapitre 17 du document A/CN.9/WG.III/WP.56. Une proposition des Pays-Bas, qui a servi de base aux dispositions sur l'arbitrage reproduites à l'annexe, figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54.

* La soumission tardive du présent document est due au fait qu'il comprend des extraits du rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa seizième session (Vienne, 28 novembre-9 décembre) qui n'a été finalisé qu'à la mi-décembre.



Annexe

Chapitre 17 et projets d'articles 75 et 76 du projet de convention – Extrait du rapport de la seizième session du Groupe de travail III concernant les dispositions sur l'arbitrage (voir A/CN.9/591, par. 85 à 103)

Arbitrage – chapitre 17

Débat général

85. Il a été rappelé au Groupe de travail qu'il avait examiné le chapitre sur l'arbitrage à ses quatorzième (voir A/CN.9/572, par. 151 à 157) et quinzième sessions (voir A/CN.9/576, par. 176 à 179), au cours desquelles deux points de vues affirmés avaient été exprimés. Selon l'un d'eux, le principe de la liberté de recourir à l'arbitrage était profondément enraciné et les instruments existants sur l'arbitrage, comme la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères de 1958 (Convention de New York) et la Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international constituaient un cadre approprié pour l'arbitrage, ce qui rendait inutile un tel chapitre dans le projet de convention. Selon l'autre point de vue, les parties à un litige devraient avoir la possibilité de recourir à l'arbitrage, mais il ne faudrait pas qu'elles puissent utiliser l'arbitrage pour contourner les règles relatives à la compétence énoncées dans le projet d'article 75 du projet de convention.

86. La teneur de la proposition contenue dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54 a été expliquée au Groupe de travail. Cette proposition a été présentée comme une tentative de parvenir à un compromis entre les points de vue exprimés sur l'arbitrage lors des quatorzième et quinzième sessions. On a dit que les principaux aspects de ce compromis étaient la suppression de tout le chapitre sur l'arbitrage (voir A/CN.9/WG.III/WP.54, par. 5 e)), et l'ajout dans le projet de convention d'un projet de paragraphe 78-2 (voir A/CN.9/WG.III/WP.54, par. 5 b)), destiné à faire en sorte que les règles du projet de convention relatives à la compétence ne puissent être contournées. Un autre aspect de la proposition concernait l'inclusion d'une référence dans le projet d'article 81 visant à donner effet à toute convention entre les parties de soumettre à l'arbitrage un litige survenu entre elles. Enfin, il a été expliqué que l'intention du compromis était de préserver le statu quo en ce qui concerne le recours à l'arbitrage dans le secteur du transport maritime en prévoyant des règles d'arbitrages minimales pour les services réguliers, mais la liberté de recourir à l'arbitrage pour les services non réguliers par l'ajout du projet d'article 81 *bis* (voir A/CN.9/WG.III/WP.54, par. 5 e)).

87. En outre, les commentaires présentés dans le document A/CN.9/WG.III/WP.59 ont été expliqués par référence au dernier paragraphe de ce document où il est indiqué qu'étant donné le large recours à l'arbitrage par secteur maritime en général, la solution la plus appropriée, dans le projet de convention, serait d'insérer une disposition permettant l'opposabilité des conventions d'arbitrage dans les contrats de transport sans restriction.

Liberté sans restriction de recourir à l'arbitrage

88. Le point de vue selon lequel le projet de convention devrait autoriser l'opposabilité sans entraves des conventions d'arbitrage dans les contrats de transport a été appuyé. Il a été dit que l'arbitrage était un moyen extrêmement répandu dans le monde de régler les litiges concernant des contrats de transport. On s'est demandé avec scepticisme s'il était nécessaire de protéger le régime de compétence énoncé dans le projet de convention en réduisant la liberté de recourir à l'arbitrage pour les services réguliers, qui n'y avaient jamais beaucoup fait appel et qui, a-t-on avancé, avaient peu de chances d'y recourir pour contourner les règles relatives à la compétence. On a également mis en garde contre le risque d'une réglementation excessive de l'arbitrage, ce qui nuirait à son efficacité.

Dispositions relatives à l'arbitrage dans les Règles de Hambourg

89. L'avis a également été exprimé que le Groupe de travail devrait envisager d'adopter des règles d'arbitrage similaires à celles que l'on trouve à l'article 22 des Règles de Hambourg, et qui étaient déjà incluses pour examen dans les chapitres sur l'arbitrage des documents A/CN.9/WG.III/WP.32 et A/CN.9/WG.III/WP.56. On a dit qu'un avantage de ces règles était qu'elles résultaient déjà d'un compromis atteint lors de leur négociation. Ce point de vue a bénéficié d'un certain appui. On a toutefois fait valoir qu'une difficulté liée à l'approche des Règles de Hambourg tenait au fait qu'elles réduisaient la certitude commerciale en permettant à l'arbitrage de se tenir en un lieu parmi plusieurs possibles. On a estimé qu'un avantage de la proposition présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54 était qu'elle permettait de régler le litige soit par l'arbitrage dans le lieu spécifié dans la disposition sur l'arbitrage, soit dans un tribunal en un lieu désigné conformément au projet d'article 75. On a toutefois fait observer aussi que la diversité des lieux possibles pour l'arbitrage pouvait être considérée comme un avantage des Règles de Hambourg, dans ce sens qu'elle encourageait le développement de l'arbitrage en prévoyant différents lieux possibles, mais avec référence au même ensemble de règles.

La proposition de compromis du document A/CN.9/WG.III/WP.54

90. Un certain nombre de délégations ont indiqué clairement que leur position de départ, la première fois qu'il avait été question de l'arbitrage lors de la quatorzième session du Groupe de travail, avait été favorable à la liberté sans restriction de recourir à l'arbitrage. Mais dans un esprit de compromis, elles en étaient venues à appuyer la proposition faite dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54, en raison notamment de son respect du régime d'arbitrage international existant et du maintien du statu quo concernant les pratiques de l'arbitrage dans l'industrie des transports maritimes. Certaines réserves ont été formulées sur le point de savoir si la proposition de compromis ne risquait pas en fait de limiter le développement de l'arbitrage dans les services non réguliers, car il y avait peu de chances que des entreprises commerciales insèrent une disposition sur l'arbitrage dans un contrat sans savoir avec certitude où l'arbitrage aurait lieu, et cela risquait d'être impossible si ce choix était soumis à la liste du projet d'article 75. Enfin, bien qu'un certain nombre de délégations aient estimé que la proposition demandait à être améliorée encore dans sa formulation, compte tenu en particulier des nouvelles dispositions envisagées pour le chapitre sur la compétence, elle a bénéficié d'un soutien comme

texte de compromis destiné à encourager les efforts du Groupe de travail et comme base de discussions futures.

Précisions sur l'effet attendu de la proposition de compromis

91. Une question a été posée au sujet de la relation entre les projets d'alinéas a) et b) de l'article 78-2, et sur le point de savoir si le demandeur devrait être tenu de prévoir un délai bref pendant lequel le transporteur aurait à prendre une décision sur le transfert de la procédure du lieu spécifié dans la clause d'arbitrage en un lieu désigné au projet d'article 75. À une question sur les parties qui pourraient faire valoir un droit contre le transporteur en vertu du projet d'article 78-2 a), on a répondu que ce point, ainsi que d'autres pourraient être abordés de façon plus pertinente, lors de l'examen par le Groupe de travail du chapitre sur les droits d'action, et peut-être du chapitre sur le délai pour agir, tous deux prévus à sa prochaine session.

Modifications suggérées à la proposition de compromis

92. Outre les modifications générales que les changements envisagés aux dispositions sur la compétence dans le projet d'instrument ont rendues nécessaires, il a été suggéré d'apporter à la proposition certaines modifications spécifiques. Au vu de l'orientation des débats dans le Groupe de travail sur la question de la compétence et des clauses d'élection de for du projet d'article 76, on a exprimé l'avis que des clauses d'arbitrage exclusif devraient être autorisées et opposables sur les mêmes fondements que les clauses d'attribution de juridiction exclusive. La proposition selon laquelle l'effet d'une convention d'arbitrage à l'égard des tiers au contrat de transport devrait être précisé et harmonisé, au lieu d'être laissé au droit national comme dans le projet d'article 81 *bis*, a recueilli un certain soutien. Il a été suggéré que le projet d'article 83 du projet de convention serve de modèle à cette approche. Il a été répondu que prévoir des règles relatives aux tiers risquerait d'empiéter sur le domaine de la Convention de New York sur l'exécution des conventions d'arbitrage. De plus, l'inclusion d'une disposition dans le sens du projet d'article 85 du chapitre actuel sur l'arbitrage faisant obligation à l'arbitre d'appliquer les règles du projet de convention a bénéficié d'un certain soutien. Selon d'autres avis une telle règle était inutile puisque l'arbitre se reporterait au contrat de transport pour décider quelles règles appliquer, ce qui le mènerait, ou non, au projet de convention.

93. Certains changements rédactionnels spécifiques ont été proposés. L'avis selon lequel il faudrait placer entre crochets ou supprimer le mot "uniquement", au projet d'article 81 *bis* proposé a été soutenu. Il a également été suggéré que le passage entre crochets "[d'une clause de compétence ou]" soit entièrement supprimé du projet d'article 81 *bis* dans la mesure où de telles clauses sont inhabituelles dans les services non réguliers et où l'objectif de la proposition était de préserver la situation actuelle. D'autres avis ont été exprimés en faveur du maintien du texte et de la suppression des seuls crochets. La variante suivante destinée à remplacer et clarifier le projet de paragraphe 78-2 b), a été soutenue:

"Le transporteur peut demander une procédure d'arbitrage conformément aux clauses de la convention d'arbitrage uniquement si la personne faisant valoir un droit contre un transporteur engage une action en justice dans un lieu spécifié dans cette convention."

Conclusions du Groupe de travail concernant les dispositions sur l'arbitrage

94. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail:

- A constaté qu'il y avait un large consensus en faveur de la proposition de compromis présentée dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54; et
- A décidé que la proposition devrait servir de base pour les travaux futurs, une fois modifiée à la lumière du débat ci-dessus du Groupe de travail et compte tenu de la révision prévue du projet d'article 76 sur la compétence.

Proposition de texte révisé pour le chapitre sur l'arbitrage*Débat général*

95. Le Groupe de travail a poursuivi ses discussions en se fondant sur le texte ci-après proposé par certaines délégations et devant être inséré, en tant que nouveau projet de chapitre sur l'arbitrage, dans le projet de convention:

“Article 83. Conventions d'arbitrage

Sous réserve de l'article 85, si un contrat de transport soumis à la présente Convention comprend une convention d'arbitrage, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) La personne faisant valoir un droit contre le transporteur peut:
 - i) soit engager une procédure d'arbitrage conformément aux clauses de la convention d'arbitrage en un lieu qui y est spécifié,
 - ii) soit intenter une procédure judiciaire en tout autre lieu, à condition que ce lieu soit spécifié aux alinéas a), b) ou c) de l'article 75;
- b) Si une personne fait valoir un droit contre un transporteur, ce dernier peut exiger une procédure d'arbitrage conformément aux clauses de la convention d'arbitrage uniquement si cette personne intente une procédure judiciaire:
 - i) en un lieu spécifié dans la convention d'arbitrage, ou
 - ii) devant un tribunal qui donnerait effet, en vertu de l'article 76, à un accord d'élection de for exclusif spécifiant le lieu désigné dans la convention d'arbitrage qui est exclusif en ce qui concerne l'action contre le transporteur.

Article 84. Convention d'arbitrage dans le transport non régulier

Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur l'opposabilité d'une convention d'arbitrage dans un contrat de transport non régulier auquel la présente Convention ou les dispositions de la présente Convention s'appliquent du fait:

- a) De l'application de l'article 10¹, ou

¹ Ce renvoi sera probablement modifié en fonction des changements qui seront apportés ultérieurement au projet d'article 10.

b) De l'incorporation volontaire de la présente Convention par les parties en tant que clause contractuelle d'un contrat de transport qui autrement ne serait pas soumis à la Convention.

Article 85. Conventions d'arbitrage après la naissance du litige

Nonobstant les dispositions du présent chapitre et du chapitre 16, après la naissance d'un litige, les parties à ce litige peuvent convenir de soumettre celui-ci à l'arbitrage en tout lieu."

96. On a répété que les projets d'articles 83, 84 et 85 proposés visaient la réalisation d'un compromis entre les délégations favorables à l'application la plus large du principe de la liberté de recours à l'arbitrage dans le projet de convention et celles estimant que, si l'arbitrage devait être accessible aux parties à un litige, il ne devait pas être utilisé pour contourner les chefs de compétence tels qu'ils étaient établis au projet d'article 75. Il a été rappelé au Groupe de travail que le but des projets de dispositions était de tenir compte des besoins des praticiens concernant l'utilisation de l'arbitrage dans le secteur des transports maritimes en prévoyant une liberté d'utilisation limitée dans la branche du transport régulier, où cette procédure n'était pas fréquente, et en accordant une large liberté dans la branche du transport non régulier, où, à l'inverse, cette procédure était le mode classique de règlement des litiges.

97. Il a été indiqué que le nouveau projet de texte proposé modifiait le libellé figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.54 en introduisant un nouveau sous-alinéa ii) à l'alinéa b) du projet d'article 83; en omettant le mot "uniquement" dans le projet d'article 84, sous réserve de changement en fonction des modifications qui seront apportées au projet d'article 10; en supprimant les mots "[d'une clause de compétence ou]" du projet d'article 84; et en introduisant un nouveau projet d'article 85, en tant qu'article distinct reprenant un principe énoncé à l'alinéa c) du paragraphe 5 du document A/CN.9/WG.III/WP.54. Il n'y a pas eu de discussions sur la suppression des mots "[d'une clause de compétence ou]".

98. Certains doutes ont été émis sur le projet de texte proposé. On a notamment exprimé la crainte qu'il n'entraîne une recherche du for le plus avantageux ou l'engagement d'actions multiples. On s'est inquiété, en outre, à propos du projet d'article 83 proposé, de ce que cette disposition risquait de limiter l'accès à l'arbitrage dans certaines circonstances. De façon générale, l'esprit de compromis a été réaffirmé et l'approche retenue dans cette proposition a été appuyée, malgré certaines préoccupations exposées ci-dessous.

Nouveau sous-alinéa ii) de l'alinéa b) du projet d'article 83

99. On a fait observer qu'il y avait un parallélisme entre les accords d'élection de for exclusifs, d'une part, et les conventions d'arbitrage, de l'autre, et que le projet de convention devait donc accorder un traitement semblable aux deux en matière de liberté contractuelle. Il a ainsi été indiqué que le sous-alinéa ii) avait pour but d'autoriser les conventions d'arbitrage dans les cas où une clause de compétence exclusive serait reconnue conformément au projet d'article 76 du projet de convention, qui régissait la reconnaissance de ce type de clause. On a fait observer que ce sous-alinéa aurait pour effet d'élargir encore la liberté de recours à l'arbitrage dans la branche du transport régulier. En réponse à une demande de

clarification, il a été expliqué que l'application du sous-alinéa ii) était subordonnée à l'existence d'une convention d'arbitrage. Il a donc été proposé de modifier le libellé de façon à l'indiquer expressément. On a aussi fait observer que ce sous-alinéa ne s'appliquait qu'aux actions contre le transporteur, mais non aux actions intentées par ce dernier.

100. Il y a toutefois eu des hésitations concernant le sous-alinéa ii) en raison d'un autre avis selon lequel les clauses de compétence exclusive et les conventions d'arbitrage différaient dans leur nature et dans leurs effets et selon lequel leur traitement dans le projet de convention devrait refléter ces différences. On a notamment considéré que le renvoi au projet d'article 76 posait problème, du fait qu'il établissait un lien entre les conventions d'arbitrage et la décision d'un État d'exécuter ou non des accords d'élection de for exclusifs. On s'est par ailleurs inquiété de ce que le sous-alinéa ii) risquait de priver le chargeur d'un lieu raisonnable pour protéger ses intérêts, eu égard notamment au coût plus élevé de l'arbitrage par rapport à un procès devant un tribunal. Il a donc été proposé de supprimer le sous-alinéa ii).

Convention de New York et projet d'article 83

101. Il a été indiqué que le projet d'article 83 aurait pour effet de permettre à des tribunaux, sous certaines conditions, de déclarer qu'une convention d'arbitrage, bien que conclue de bonne foi, ne lierait pas les parties. On a ajouté qu'un tel résultat était non seulement inhabituel en droit commercial moderne, mais aussi contraire aux principes essentiels de l'arbitrage tels qu'ils étaient énoncés dans un certain nombre de textes largement acceptés comme la Convention de New York, en particulier l'article II-3, et la Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international. On a aussi dit que si certaines dérogations au principe du respect des conventions d'arbitrage pouvaient être tolérées comme à l'article 22-3 des Règles de Hambourg, celles-ci ne pouvaient aller jusqu'à empêcher l'accès à l'arbitrage, comme l'envisageait le nouveau projet d'article 83, sans porter fondamentalement atteinte à ce principe. Il a été proposé que le Groupe de travail sollicite l'avis du Groupe de travail II de la CNUDCI (Arbitrage) à propos des dispositions du projet de convention relatives à l'arbitrage.

102. En réponse, il a été indiqué que pour de multiples raisons, le texte proposé n'était pas contraire à la Convention de New York. Il a été expliqué que le principe fondamental de la Convention de New York n'exigeait pas la reconnaissance générale de toutes les conventions d'arbitrage, mais seulement la non-discrimination à l'égard des conventions d'arbitrage par rapport aux clauses de compétence. On a ajouté que, les conventions d'arbitrage étant autorisées par le projet de texte exactement dans les mêmes cas où des clauses de compétence exclusive seraient reconnues, celui-ci ne portait pas atteinte au principe fondamental de la Convention de New York. On a indiqué en outre que le fait que l'opposabilité des conventions d'arbitrage soit restreinte résultait de la pratique commerciale maritime qui limitait la liberté de recours à l'arbitrage dans certaines circonstances et pour certaines branches.

Conclusions du Groupe de travail à propos des dispositions sur l'arbitrage

103. À l'issue de son débat, le Groupe de travail a:

- Constaté que l’approche générale adoptée dans les projets d’articles 83, 84 et 85 était soutenue en tant qu’élément d’un compromis relatif à la compétence et à l’arbitrage;
- Décidé qu’il faudrait conserver, pour examen ultérieur, les projets d’articles 83, 84 et 85 dans un projet de chapitre sur l’arbitrage à insérer dans le projet de convention;
- Décidé que le chapeau du projet d’article 83 devrait figurer entre crochets en attendant de clarifier la relation entre ce projet d’article et la Convention de New York et sous réserve de régler tout conflit potentiel entre les deux instruments; et
- Décidé que le sous-alinéa ii) de l’alinéa b) du projet d’article 83 devrait être placé entre crochets en attendant la prochaine lecture.

Autres dispositions pertinentes du projet de convention

Article 9. Exclusions et inclusions particulières²

1. La présente Convention ne s’applique pas:
 - a) Aux chartes-parties;
 - b) Aux contrats d’utilisation d’un navire ou de tout espace sur ce navire;
 - c) Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, aux autres contrats de transport non régulier; et
 - d) Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, aux contrats de tonnage.
2. Sans préjudice des alinéas a) et b) du paragraphe 1, la présente Convention s’applique aux contrats de transport non régulier lorsqu’ils sont constatés par ou contenus dans un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport qui atteste également la réception des marchandises par le transporteur ou par une partie exécutante, sauf entre les parties à une charte-partie ou à un contrat d’utilisation d’un navire ou de tout espace sur ce navire.
3.
 - a) La présente Convention s’applique aux clauses qui régissent chaque expédition effectuée en vertu d’un contrat de tonnage dans la mesure où les dispositions du présent chapitre le spécifient;
 - b) La présente Convention s’applique aux clauses d’un contrat de tonnage dans la mesure où elles régissent une expédition effectuée dans le cadre d’un contrat de tonnage qui est régi par la présente Convention en vertu de l’alinéa a).

² Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 66 de ce même document pour la suite des débats.

Article 10. Application à certaines parties³

Nonobstant l'article 9, si un document de transport ou un enregistrement électronique concernant le transport est émis en vertu d'une charte-partie ou d'un contrat visé à l'article 9-1 b) ou c), la présente Convention s'applique au contrat que ce document ou cet enregistrement atteste ou contient, dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur, le destinataire, la partie contrôlante, le porteur ou la personne visée à l'article 34 autre que l'affréteur ou la partie au contrat visé à l'article 9-1 b) ou c).

Article 75. Actions contre le transporteur

À moins que le contrat de transport ne contienne une convention attributive de compétence exclusive valable en vertu de l'article 76, le demandeur a le droit d'intenter une procédure judiciaire contre le transporteur en vertu de la présente Convention devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après:

- a) Le domicile du défendeur;
- b) Le lieu contractuel de réception ou le lieu contractuel de livraison;
- c) Le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire; ou le port où les marchandises sont finalement déchargées d'un navire; ou
- d) Tout lieu désigné à cette fin conformément à l'article 76-1.

Article 76. Accords d'élection de for

1. Si le chargeur et le transporteur conviennent qu'un tribunal compétent a compétence pour trancher les litiges pouvant naître dans le cadre de la présente Convention, cette compétence est non exclusive à condition que l'accord soit conclu ou constaté:

- a) par écrit⁴; ou
- b) par tout autre moyen de communication qui rende l'information accessible pour être consultée ultérieurement.

2. La compétence du tribunal choisi conformément au paragraphe 1 est exclusive pour les litiges entre les parties au contrat uniquement si ces dernières en conviennent et si l'accord attributif de compétence

- a) est contenu dans un contrat de tonnage qui indique clairement le nom et l'adresse des parties; et soit
 - i) est négocié individuellement; soit
 - ii) indique clairement qu'un accord d'élection de for exclusif a été conclu et spécifie dans quelle partie du contrat se trouve cet accord; et

³ Texte figurant au paragraphe 52 du document A/CN.9/576 et approuvé au paragraphe 73 de ce même document pour la suite des débats. Il faudra tenir compte de la possibilité d'insérer un renvoi au projet d'article 9-1 d) à la fin du projet d'article 10 et d'apporter tout éclaircissement nécessaire sur le traitement des récépissés.

⁴ L'exigence de forme sera traitée à l'article 3.

- b) indique clairement le nom et le lieu du tribunal choisi.
3. Un accord d'élection de for exclusif conclu conformément au paragraphe 2 ne s'impose à une personne qui n'est pas partie au contrat de tonnage que si cela est compatible avec la loi applicable, déterminée par [le droit international privé] [les règles de conflit de loi] du tribunal saisi et
- a) Si cette personne est dûment avisée du tribunal où l'action peut être intentée;
- b) Si le for est l'un des lieux mentionnés à l'article 75 [a), b) ou c)].
4. Sous réserve du paragraphe 5, le présent article n'empêche pas un État contractant de donner effet à un accord d'élection de for qui ne remplit pas les conditions des paragraphes 1, 2 ou 3. Un tel État contractant doit adresser une notification correspondante [à ...].
5. Rien dans le paragraphe 4 ou dans un accord d'élection de for ayant effet en vertu de ce paragraphe n'empêche un tribunal spécifié à l'article [75 a), b), c) ou d)] d'exercer sa compétence sur le litige et de le trancher conformément à la présente Convention. Aucun accord d'élection de for n'est exclusif pour une action intentée [contre un transporteur] en vertu de la présente Convention, sous réserve des dispositions du présent article.
-