

FILE COPY



NATIONS UNIES
ASSEMBLEE
GENERALE



Distr. GENERALE

A/CN.9/401/Add.1 ✓
13 mai 1994

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION DES NATIONS UNIES
POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL
Vingt-septième session
New York, 31 mai-17 juin 1994

ETAT DES CONVENTIONS

Note du Secrétariat

Additif

ETAT DES REGLES DE HAMBOURG

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
INTRODUCTION	1 - 4	2
A. Le régime auquel doivent se substituer les Règles de Hambourg	5 - 9	2
B. Quelques-unes des principales différences entre le régime de Hambourg et le régime de La Haye	10 - 26	3
C. Quelques problèmes que pose la coexistence du régime de Hambourg et du régime de La Haye	27 - 34	6
CONCLUSION	35 - 40	8

INTRODUCTION

1. La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 ("Règles de Hambourg") a été adoptée le 31 mars 1978 lors d'une conférence diplomatique universelle tenue à Hambourg ^{1/}. Soixante-huit Etats ont voté pour la Convention, trois se sont abstenus et aucun n'a voté contre. Au 30 avril 1979, date limite pour la signature, 27 Etats l'avaient signée. Vingt Etats y étant devenus parties, la Convention est entrée en vigueur le 1er novembre 1992. Depuis, deux nouveaux Etats y ont adhéré.
2. Les initiatives qui ont conduit à l'élaboration de la Convention ont été prises à peu près en même temps, en 1968, à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI). Après un examen initial de cette question par les deux organisations, la CNUDCI a été priée par l'Assemblée générale de s'acquitter des travaux préparatoires, qui ont abouti à la Conférence diplomatique de Hambourg.
3. L'Assemblée générale, après plusieurs appels similaires, a adopté le 9 décembre 1993 la résolution 48/34, par laquelle elle invitait tous les Etats à envisager de devenir parties aux Règles de Hambourg et priait le Secrétaire général de continuer à faire tous ses efforts pour encourager les Etats à adhérer en plus grand nombre à la Convention.
4. La présente note a pour objet de résumer les modifications résultant de l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, de manière à faciliter l'examen par la Commission des mesures à prendre pour accélérer le processus d'adhésion auxdites Règles.

A. Le régime auquel doivent se substituer les Règles de Hambourg

5. L'élaboration des Règles de Hambourg avait pour objet la mise en place d'un système moderne et équitable de responsabilité pour le transport de marchandises par mer. Ce nouveau système devait remplacer le système fondé sur la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 25 août 1924) (les "Règles de La Haye").
6. Le régime fondé sur les Règles de La Haye n'est pas uniforme. Certains Etats ne sont parties qu'aux Règles de La Haye originales, alors que d'autres ont adhéré aux "Règles de La Haye-Visby", c'est-à-dire les Règles de La Haye modifiées par le Protocole du 23 février 1968. En outre, un nombre limité d'Etats sont parties au Protocole du 21 décembre 1979 modifiant les Règles de La Haye-Visby et introduisant les droits de tirage spéciaux (DTS) pour exprimer les limites pécuniaires de la responsabilité du transporteur.

^{1/} Publiée dans Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, Documents officiels, A/CONF.89/14 (Acte final de la Conférence, A/CONF.89/13, annexe I), Nations Unies, New York, 1981; Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, volume IX : 1978, troisième partie, I, B; et dans une brochure disponible auprès du Secrétariat de la Commission.

7. L'absence d'uniformité du régime fondé sur les Règles de La Haye tient également au fait que les Etats ayant incorporé les Règles de La Haye ou les Règles de La Haye-Visby dans leur législation ne l'ont pas tous fait de la même manière, de sorte que, dans de nombreux cas, le champ d'application des Règles a été élargi. En outre, comme il est noté ci-dessous au paragraphe 17, les divergences des normes de conversion applicables aux dispositions du régime de La Haye concernant les limites pécuniaires de responsabilité ont conduit à l'adoption de limites de responsabilité très diverses.

8. Les incertitudes liées au régime de La Haye tiennent en outre au fait que certains Etats ont calqué leur législation, entièrement ou partiellement, sur les Règles de La Haye ou les Règles de La Haye-Visby sans y être devenus parties. Ces dernières années, certains Etats ont adopté ou sont près d'adopter des lois combinant des éléments du régime de La Haye et des Règles de Hambourg; toutefois, ces lois ne combinent pas toutes ces deux régimes de la même manière.

9. Pour les cas où le régime de La Haye ne s'applique pas, les documents de transport comportent souvent des clauses ("clauses paramount") selon lesquelles les Règles de La Haye ou, moins fréquemment, les Règles de La Haye-Visby s'appliquent en tant que règles convenues contractuellement.

B. Quelques-unes des principales différences
entre le régime de Hambourg et le régime de La Haye

10. Etant donné la portée et l'objet du présent document, il ne nous est pas possible de donner une description complète des différences entre les Règles de Hambourg et le régime fondé sur les Règles de La Haye ou les Règles de La Haye-Visby. Toutefois, à des fins d'information et d'orientation, nous avons indiqué aux paragraphes suivants certaines des principales différences entre ces régimes 2/.

Champ d'application

11. Les Règles de Hambourg s'appliquent à tous les contrats de transports de marchandises par mer entre deux Etats différents lorsque le port de chargement ou le port de déchargement est situé dans un Etat contractant ou lorsque le connaissement ou autre document de transport est émis dans un Etat contractant. Elles s'appliquent qu'un connaissement ou autre document de transport ait ou non été émis.

2/ On trouvera des études plus détaillées de ces différences, notamment dans les publications suivantes : Incidences économiques et commerciales de l'entrée en vigueur des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal (document TD/B/C.4/315 (1ère partie), 31 décembre 1987); note explicative sur la Convention établie par le secrétariat de la Commission (document A/CN.9/306, 19 février 1988), reproduite dans l'Annuaire de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, vol. XIX : 1988, 2ème partie, IV); United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (Hamburg Rules), document explicatif établi pour les juridictions du Commonwealth par le professeur H. M. Joko Smart en association avec le secrétariat du Commonwealth, 1989; John O. Honnold, Ocean Carriers and Cargo: Clarity and Fairness - Hague or Hamburg?, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 24, N° 1, January 1993, p. 75 à 109.

12. De par leurs dispositions mêmes, les Règles de La Haye ne s'appliquent qu'aux connaissements créés dans un Etat contractant. Les Règles de La Haye-Visby s'appliquent à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre deux Etats différents quand le connaissement est émis dans un Etat contractant, le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant, ou les parties ont convenu que la Convention s'appliquerait. Les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby ne s'appliquent pas lorsqu'un document de transport autre qu'un connaissement est émis pour le transport.

Durée de la responsabilité

13. Le régime impératif en matière de responsabilité instauré par les Règles de Hambourg couvre la période allant du moment où le transporteur prend en charge les marchandises au port de chargement jusqu'au moment où il les livre au port de déchargement. Ainsi, le régime de Hambourg s'étend au-delà du transport effectif, dans la mesure où le transporteur a la garde des marchandises au port avant leur chargement ou après leur déchargement.

14. Le régime impératif en matière de responsabilité des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby couvre la période allant du moment où les marchandises sont chargées sur le navire jusqu'au moment où elles sont déchargées du navire. Ainsi, la responsabilité du transporteur en vertu du régime de La Haye ne va pas au-delà des limites définies, même si les marchandises sont sous la garde du transporteur avant leur chargement sur le navire ou après leur déchargement.

"Faute nautique"

15. En vertu des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby, le transporteur est exonéré de sa responsabilité en cas de perte ou de dommage résultant d'un acte, même d'un acte de négligence, dans la navigation ou dans l'administration du navire. Les Règles de Hambourg, conformes en cela aux traités internationaux régissant d'autres modes de transport, n'exonèrent pas le transporteur en cas de négligence de cet ordre.

Limites pécuniaires de responsabilité

16. En vertu des Règles de Hambourg, la responsabilité du transporteur est limitée à une somme équivalant à 835 droits de tirage spéciaux (DTS) par unité de chargement ou à 2,5 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises, la limite la plus élevée étant applicable.

17. Les Règles de La Haye et de La Haye-Visby spécifient les limites pécuniaires de la responsabilité en unités monétaires valeur or. Dans la pratique, toutefois, les limites de responsabilité divergent largement du fait des différentes méthodes de conversion de ces unités monétaires en monnaies nationales. Dans certains Etats, la valeur commerciale de l'or est utilisée comme norme de conversion, alors que d'autres normes sont utilisées ailleurs. Lorsque la valeur commerciale de l'or est utilisée, les limites de responsabilité sont considérablement plus élevées que les limites spécifiées dans les Règles de Hambourg.

18. Le Protocole de 1979 modifiant les Règles de La Haye-Visby fixe la limite à 666,67 DTS par unité de chargement ou 2 DTS par kilogramme de poids brut, la limite la plus élevée étant applicable.

Marchandises en pontée

19. En vertu du régime de La Haye, le transporteur n'est pas responsable des marchandises transportées en pontée ainsi déclarées dans le connaissement. Dans la pratique, la responsabilité du transporteur est laissée dans ce cas aux dispositions contractuelles qui, toutefois, ne sont pas soumises aux règles impératives d'un traité international.

20. Les Règles de Hambourg, tenant compte des techniques de transport modernes, qui font souvent intervenir le chargement des marchandises dans des conteneurs sur le pont, énoncent des règles appropriées pour les marchandises en pontée.

Retard

21. Les Règles de Hambourg énoncent des règles de responsabilité impératives en cas de retard dans la fourniture des marchandises. Les limites pécuniaires de cette responsabilité correspondent à deux fois et demie le frêt payable pour les marchandises ayant subi le retard. Les Règles de La Haye et de La Haye-Visby ne prévoient pas de règle de responsabilité en cas de retard.

Responsabilité du transporteur substitué

22. Les Règles de Hambourg, de même que les conventions internationales sur le transport de marchandises par voie aérienne et le transport par mer de passagers, régissent la responsabilité tant du "transporteur contractuel" (c'est-à-dire le transporteur avec lequel l'expéditeur a conclu un contrat de transport des marchandises), que du "transporteur substitué" (c'est-à-dire un transporteur que le transporteur contractuel engage pour effectuer le transport ou une partie du transport faisant l'objet du contrat avec l'expéditeur). Pour l'essentiel, les Règles de Hambourg rendent le transporteur contractuel responsable de l'ensemble du transport, y compris la partie effectuée par le transporteur substitué, tout en permettant au propriétaire de la cargaison de tenir également le transporteur substitué responsable pour la partie du transport qu'il a effectuée.

23. Les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby ne traitent pas de la responsabilité du transporteur substitué qui n'a pas émis de connaissement à l'intention de l'expéditeur. Cela signifie qu'en vertu du régime de La Haye, le transporteur contractuel a la possibilité d'inclure dans le connaissement une clause l'habilitant à sous-traiter une partie voire la totalité du transport et, dans le même temps, excluant sa responsabilité pour la partie du transport sous-traitée.

"Clause paramount"

24. En vertu des Règles de Hambourg, le document de transport doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions des Règles qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire. En outre, il est prévu que le transporteur doit dédommager le demandeur ayant subi un préjudice du fait de l'omission de la mention requise. Les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby ne comportent pas de disposition similaire.

Compétences et arbitrage

25. Les Règles de Hambourg comportent des dispositions impératives relatives à la compétence et à l'arbitrage, selon lesquelles le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal (ou engager une procédure d'arbitrage, s'il a été convenu de soumettre un litige à l'arbitrage) dans un des lieux suivants : l'établissement du défendeur; le lieu où le contrat de transport a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; le port de chargement ou le port de déchargement; ou tout autre lieu convenu.

26. Les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby ne comportent pas de règles sur la compétence ou l'arbitrage. De ce fait, les connaissements comportent souvent des clauses disposant que toute action sera intentée au lieu de l'établissement du transporteur. Comme de telles clauses peuvent être injustes pour le propriétaire du chargement, un certain nombre de lois nationales énoncent des restrictions impératives concernant ces clauses de compétences.

C. Quelques problèmes que pose la coexistence du régime de Hambourg et du régime de La Haye

27. Jusqu'à ce que le régime de responsabilité de La Haye soit remplacé par celui de Hambourg, on rencontrera des conflits de compétence et des problèmes pratiques, notamment pour les transports entre des Etats adhérant à des régimes différents.

28. Lorsque le transport est effectué d'un Etat partie aux Règles de La Haye ou aux Règles de La Haye-Visby vers un Etat partie aux Règles de Hambourg, le régime de responsabilité est fonction de l'endroit où l'action est intentée. Si elle est intentée dans l'Etat du port de chargement, le tribunal appliquera le régime de La Haye; si le document de transport comporte une clause disposant que les Règles de Hambourg sont applicables (voir ci-dessus par. 24), la validité de la clause sera fonction de l'adoption ou non par l'Etat intéressé des dispositions du régime de La Haye relatives au champ d'application en tant que règles impératives. Si l'action est intentée dans l'Etat du port de déchargement, les Règles de Hambourg s'appliqueront.

29. En cas de transport d'un Etat partie aux Règles de Hambourg vers un Etat partie aux Règles de La Haye ou de La Haye-Visby, le tribunal de l'Etat du port de chargement appliquera les Règles de Hambourg. Le tribunal de l'Etat du port de déchargement pourra appliquer les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby si l'Etat a étendu l'applicabilité du régime de La Haye ou de La Haye-Visby aux marchandises arrivant dans le pays, ce que de nombreux Etats ont fait. Si les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby n'ont pas été ainsi élargies, le tribunal du lieu du déchargement appliquera ses règles de conflit pour déterminer le régime applicable.

30. Le fait qu'un litige donné puisse relever de la compétence d'Etats différents appliquant des régimes différents présente plusieurs inconvénients. Par exemple, le demandeur peut choisir d'intenter l'action dans une juridiction particulière, afin d'obtenir que soit appliqué un régime

juridique qu'il considérerait comme le plus favorable ou simplement afin d'empêcher l'autre partie d'intenter une action dans une autre juridiction moins favorable. Cette "recherche du for le plus avantageux" entraîne des pertes de temps et d'argent, peut avoir pour conséquence l'ouverture de procédures concurrentes qui aboutiront peut-être à des décisions incompatibles et peut en outre être source d'incertitudes quant à la reconnaissance et à l'exécution des sentences arbitrales ou judiciaires.

31. En outre, diverses parties de la cargaison transportée sur un navire unique peuvent être soumises à des régimes de responsabilité différents, selon l'Etat dans lequel telle ou telle partie a été chargée ou déchargée, ou l'Etat où les documents faisant preuve des contrats de transport des différentes parties de la cargaison ont été émis. Ce mélange de régimes n'est pas souhaitable du point de vue de la bonne marche des affaires car il empêche par exemple l'utilisation d'une documentation de transport uniforme qui serait conforme au régime de responsabilité applicable.

32. De plus, dans le cas d'un navire affrété, l'armateur, qui en général ne sait pas à l'avance où l'affrèteur utilisera le navire, ignore quand il pourra être tenu responsable en tant que transporteur substitué en vertu des Règles de Hambourg.

33. Enfin, on peut juger que, tout bien considéré, les utilisateurs de services de transport sont mieux protégés sur le plan de la responsabilité en vertu des Règles de Hambourg qu'en vertu du régime de La Haye. Ainsi, un Etat continuant d'être partie au régime de La Haye sera de plus en plus considéré comme préservant une situation dans laquelle les transporteurs dudit Etat offrent aux propriétaires de marchandises utilisant des ports de l'Etat un régime moins favorable que celui dont bénéficient les propriétaires de marchandises étrangers pouvant invoquer les Règles de Hambourg.

34. L'aptitude qu'ont les parties elles-mêmes à éviter ces conséquences en convenant que les Règles de Hambourg s'appliqueront est limitée. L'une de ces limitations tient au fait que les mutuelles de P et I (organismes mutuels d'assurance transport-responsabilité appartenant aux transporteurs), qui s'efforcent d'entraver l'adoption ou l'utilisation des Règles de Hambourg, ont déclaré que, si un transporteur adoptait volontairement les Règles de Hambourg pour un transport qui ne serait pas impérativement régi par ces Règles, il risquerait de ne plus être couvert par leur assurance. Un autre obstacle tient au fait que, pour certaines questions limitées, mais importantes d'un point de vue commercial, le régime de responsabilité de La Haye est plus favorable aux propriétaires des marchandises que les Règles de Hambourg. Comme le niveau minimum de responsabilité prescrit dans le régime de La Haye est impératif, on peut mettre en doute la validité de stipulations en faveur des Règles de Hambourg. Par exemple, les dispositions relatives à la responsabilité en cas d'incendie semblent, pour ce qui est de la charge de la preuve, plus favorables au propriétaire des marchandises dans les Règles de La Haye ou de La Haye-Visby que dans les Règles de Hambourg. Il en va de même pour les limites pécuniaires de la responsabilité qui, comme il est indiqué plus haut au paragraphe 17, sont inférieures dans les Règles de Hambourg par rapport aux Règles de La Haye et de La Haye-Visby dans les Etats où la valeur commerciale de l'or est utilisée comme norme de conversion des montants.

CONCLUSION

35. Les problèmes mentionnés ci-dessus disparaîtront graduellement au fur et à mesure que le régime de La Haye, disparate et à maints égards dépassé, sera remplacé par les Règles de Hambourg, plus modernes. Le rythme de ce remplacement est toutefois lent, dans une large mesure, semble-t-il, en raison des problèmes suivants.

36. Dans de nombreux Etats, y compris des Etats disposant de flottes marchandes importantes, l'opinion a été exprimée que, si les Règles de Hambourg constituent le régime optimal et le plus moderne, il faudrait toutefois retarder l'adhésion à ces Règles jusqu'à ce que certains autres Etats y aient adhéré. L'argument habituel est qu'il faudrait reporter toute mesure législative tant que les Règles de Hambourg n'auront pas été acceptées par certains Etats avec lesquels l'Etat en question entretient des relations commerciales maritimes étroites. Cette attitude constitue sans doute la principale explication de la lenteur avec laquelle les Règles de Hambourg sont acceptées.

37. Certains ont avancé que, puisque les transporteurs de certains pays s'opposent à l'adhésion aux Règles de Hambourg, il faudrait s'efforcer de les réviser. On notera toutefois qu'une révision aggraverait la disparité des lois en ajoutant un nouveau traité aux traités existants, sans garantie d'une meilleure uniformisation. On se rappellera que tous les groupes d'intérêts, de même qu'un nombre d'Etats véritablement représentatif du monde entier, ont participé au processus législatif qui a abouti aux Règles de Hambourg; durant ce processus, tous les arguments ont été pesés, des concessions et contre-concessions étudiées en détail ont été faites et les résultats des négociations ont rencontré une large approbation, comme noté ci-dessus au paragraphe 1. Vu ces circonstances, il semblerait peu sage de rouvrir des négociations.

38. Selon un autre avis, adressé à certains Etats parties aux Règles de La Haye ou aux Règles de La Haye-Visby, ces Etats voudront peut-être, en attendant que les Règles de Hambourg soient largement adoptées, ajouter à leur législation, afin de la moderniser, certaines dispositions fondées sur les Règles de Hambourg, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec les Règles de La Haye ou les Règles de La Haye-Visby. Comme il a été noté au paragraphe 8 ci-dessus, certains Etats ont effectivement adopté ou sont en train d'adopter des lois combinant les dispositions du régime de La Haye et celles des Règles de Hambourg. Cette approche pose un problème sérieux en ce sens qu'elle aggrave les disparités, au point que les transporteurs internationaux et leurs clients ne peuvent plus s'appuyer sur un traité international pour déterminer leurs droits et obligations. En outre, pour les Etats parties aux Règles de La Haye ou aux Règles de La Haye-Visby, on peut se demander si une disposition transposée des Règles de Hambourg dans le régime de La Haye serait ou non conforme aux obligations internationales découlant du régime de La Haye.

39. Les avis mentionnés ci-dessus sont parfois appuyés par de fortes campagnes de pression contre les Règles de Hambourg fondées sur des arguments inexacts, non prouvés ou exagérés.

40. Il semble que, pour accélérer le processus de modernisation et d'harmonisation des lois relatives au transport de marchandises par mer et surmonter les retards dus aux points de vues susmentionnés, une action concertée et décisive est nécessaire de la part des Etats. La Commission voudra peut-être étudier comment arriver à une telle action concertée.