

**Assemblée générale**Distr.: Générale
22 mai 2006Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Trente-neuvième session
New York, 19 juin-7 juillet 2006**Droit des transports: Élaboration d'un projet de convention
sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou
partiellement] [par mer]****Proposition commune de l'Australie et de la France sur la liberté
contractuelle dans le cadre des contrats de tonnage****Note du secrétariat***

En vue de la trente-neuvième session de la Commission, les délégations australienne et française ont soumis au secrétariat le document joint en annexe qui contient une proposition commune sur la liberté contractuelle dans le cadre des contrats de tonnage prévus dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] que le Groupe de travail III (droit des transports) examine actuellement. On trouvera en annexe à la présente note la traduction du texte de la proposition tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

* Le présent document est soumis tardivement en raison de la date à laquelle il a été communiqué au secrétariat.



Annexe

Introduction

1. Le projet de texte de l'article 95 sur les règles spéciales pour les contrats de tonnage a été examiné à la dix-septième session du Groupe de travail III, qui y a apporté peu de changements. Plusieurs délégations se sont néanmoins inquiétées de l'étendue de la liberté contractuelle autorisée dans le cadre des contrats de tonnage. L'European Shippers Council, formulant pour la première fois des commentaires au Groupe de travail, a aussi attiré l'attention sur les difficultés que la version actuelle du projet de texte pourrait soulever.
2. Il y a lieu aussi de préciser que le projet d'instrument initialement soumis au Groupe de travail ne contenait pas de dispositions générales favorables à la liberté contractuelle¹. Le projet de texte de l'article 95 témoignait d'un net changement d'orientation des travaux du Groupe de travail, car il ne lui a été présenté qu'à sa quinzième session, alors que, pour l'essentiel, l'instrument était déjà rédigé.
3. L'Australie et la France considèrent donc que cette question importante exige un débat plus approfondi. Elles souhaiteraient attirer l'attention de la Commission, lors d'une séance plénière, sur la question de la liberté contractuelle dans le projet d'instrument et présenter d'autres propositions.

Historique

4. L'histoire du droit du transport de marchandises par mer est celle de l'introduction progressive de règles impératives en matière de responsabilité. À la fin du XIX^e siècle, les armateurs invoquaient fréquemment et abusivement la liberté contractuelle pour réduire injustement leur responsabilité en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises. Pour lutter contre cette pratique, les États-Unis ont adopté, en 1893, la loi Harter instaurant un régime impératif pour les échanges avec le pays. Cette loi a été suivie, en 1924, par la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, qui constitue désormais la base du droit du transport de marchandises par mer. Cette convention dispose que "toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité [...], sera nulle, non avenue et sans effet".
5. On trouve aujourd'hui ce régime impératif de responsabilité, dans des termes très comparables, dans les conventions internationales sur les différents modes de transport². Aussi, dans sa forme actuelle, l'instrument en cours d'élaboration est-il le seul à contenir des dispositions qui offrent une grande latitude en matière de liberté contractuelle.
6. Le passage, par le mécanisme des contrats de tonnage, d'un régime fondamentalement impératif à un régime auquel on peut largement déroger représente un changement considérable. Le risque est que, dans certains États, des obstacles s'opposent à la ratification d'une convention dont les dispositions, très

différentes de la législation nationale dans le domaine, se révèlent incompatibles avec les principes fondamentaux du droit interne.

Analyse des dispositions actuelles sur la liberté contractuelle

7. La définition d'un contrat de tonnage donnée à l'article premier du projet d'instrument pourrait s'appliquer à une large gamme de contrats de transport. En fait, la nouvelle version adoptée à la suite d'une proposition de la délégation finlandaise dit clairement qu'"un contrat de tonnage est un contrat de transport"³. Cette définition d'un contrat de tonnage se distingue par l'absence de limitations, qu'il s'agisse de la durée de l'engagement des deux parties, du nombre d'expéditions ou des quantités transportées. Un contrat de tonnage pourrait donc potentiellement s'appliquer à presque toutes les opérations de transport de marchandises de compagnies maritimes relevant du champ d'application de la Convention. Il risquerait alors d'y avoir une échappatoire dans la Convention, permettant aux parties de se soustraire à ses dispositions contraignantes. Par exemple, il est tout à fait concevable, du point de vue juridique, que le transport de deux conteneurs sur une période d'un an puisse être régi par un contrat de tonnage.

8. En ce qui concerne les "règles spéciales pour les contrats de tonnage" énoncées à l'article 95, qui sont destinées à introduire une liberté contractuelle dans ce cadre, les conditions fixées pour appliquer l'article semblent également dépourvues de limitations.

9. Premièrement, s'agissant des conditions de forme pour déroger à la Convention, il est simplement précisé que le contrat de tonnage est "négocié individuellement *ou* indique clairement lesquelles de ses sections contiennent les dérogations" (par. 1 a) et b) de l'article 95). Plus précisément, les conditions indiquées n'exigent pas que les deux parties au contrat acceptent expressément les dérogations, ce qui, manifestement, crée la possibilité de soumettre aux chargeurs des *contrats types* contenant des clauses dérogatoires. Or, le principe de la liberté contractuelle devrait reposer sur une véritable négociation entre le chargeur et le transporteur. Si les contrats de tonnage doivent servir de base à toute une série de dérogations aux dispositions des projets de conventions, il est impératif qu'ils fassent l'objet d'une véritable négociation entre les parties.

10. Deuxièmement, s'agissant de la portée des dérogations autorisées, les limites fixées au droit du transporteur de déroger à la Convention apparaissent extrêmement ténues. Il semble paradoxal que le droit de déroger à la Convention soit posé en principe (art. 95-1)⁴. Les seules exceptions à ce droit, énoncées au paragraphe 4, sont l'obligation du transporteur de maintenir le navire en état de navigabilité et de l'armer convenablement (art. 16-1) et la déchéance du droit de limiter sa responsabilité (art. 66). En outre, ces limites ne semblent pas avoir été fixées dans l'intérêt du chargeur mais avoir été conçues comme des obligations minimales par rapport à l'intérêt général, étant donné les risques liés à un navire qui n'est pas en état de navigabilité en particulier.

11. L'Australie et la France soutiennent que l'intérêt général défendu dans d'autres dispositions de la Convention suppose un niveau minimal de protection des parties contractantes et que les projets de textes sur la liberté contractuelle devraient être révisés en conséquence.

Propositions concernant les contrats de tonnage

12. Il serait préférable de préciser la définition du “contrat de tonnage” donnée au paragraphe b) du projet d’article premier comme suit (les amendements proposés figurent en caractères gras):

“Le terme ‘contrat de tonnage’ désigne un contrat qui prévoit le transport d’une quantité **fixée** de marchandises en plusieurs expéditions pendant une période de temps **fixée non inférieure à un an**. La quantité **fixée** peut être un minimum, un maximum ou une fourchette.”

13. Il serait souhaitable que les dérogations aux dispositions de l’instrument soient soumises au consentement exprès des deux parties. Nous proposons de rendre les conditions de forme cumulatives en remplaçant, à l’alinéa a) du paragraphe 1 de l’article 95, “ou” par “et” et, à l’alinéa b), “clairement” par “en caractères bien visibles”. On aurait ainsi une protection beaucoup plus efficace contre l’utilisation abusive du droit de dérogation qu’en permettant une situation dans laquelle un contrat type contenant une dérogation peut être utilisé pour satisfaire aux exigences du paragraphe 1 de l’article 95 (comme ce pourrait être le cas avec le projet d’article 95 figurant dans les documents A/CN.9/WG.III/WP.56 et A/CN.9/WG.III/WP.61).

14. Nous proposons de n’autoriser aucune dérogation au régime de responsabilité énoncé dans la Convention, qui est au cœur du projet d’instrument, ni aux obligations fondamentales du transporteur et du chargeur.

L’Australie et la France suggèrent donc de modifier le paragraphe 4 de l’article 95 comme suit:

“Le paragraphe 1 ne s’applique pas:

- a) À l’article 17 (Fondement de la responsabilité du transporteur) ni à l’article 66 (Droit de limiter la responsabilité);
- b) À l’article 31 (Fondement de la responsabilité du chargeur);
- c) Au chapitre 5 (Obligations du transporteur); ni
- d) Aux articles 28 à 30 et 33 (Obligations du chargeur).”

15. Une autre solution pourrait être d’envisager une version plus concise de l’ensemble de l’article 95, qui pourrait être libellée comme suit:

“1. Les parties à un contrat de tonnage peuvent déroger aux dispositions de la présente Convention uniquement si:

- a) Le contrat de tonnage est négocié individuellement;
- b) La dérogation est convenue par écrit entre les parties; et
- c) La dérogation est énoncée en caractères bien visibles dans le contrat de tonnage de manière à mettre en évidence les clauses du contrat qui contiennent des dérogations.

2. Aucune dérogation de ce type ne lie les tiers à moins que ceux-ci ne l’acceptent expressément.

3. Toute dérogation en vertu du paragraphe 1 ne s'applique pas au fondement de la responsabilité du transporteur ou du chargeur, énoncé aux articles 17 et 31 respectivement, ni aux obligations fondamentales du transporteur ou du chargeur, énoncées au chapitre 5 et aux articles 28 à 30 et 33 respectivement, et toute dérogation est nulle et non avenue si elle entend ainsi s'appliquer."

Notes

- ¹ Le document A/CN.9/WG.III/WP.32, première version du projet de convention, indiquait clairement que "toute stipulation contractuelle qui déroge au présent instrument est nulle dans la mesure où elle a pour objet ou pour effet, directement ou indirectement, d'exclure [ou] de limiter [ou d'alourdir] la responsabilité pour violation de toute obligation du transporteur, d'une partie exécutante, du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire [...]".
- ² La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route dispose que: "est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention" (par. 1 de l'article 41). De même, la Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international énonce que "toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet" (art. 26). S'agissant du transport de marchandises en navigation intérieure, la Convention de Budapest de 2001 (qui est entrée en vigueur en 2005) dispose aussi que "toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 20, paragraphe 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Convention, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription [...] est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises".
- ³ Le projet de texte du paragraphe b) de l'article premier énonce: "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."
- ⁴ Le projet de texte du paragraphe 1 de l'article 95 dispose: "[...] le contrat de tonnage peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins importants que ceux énoncés dans la [...] Convention".