



## Assemblée générale

Distr.: Limitée  
16 novembre 2005\*

Français  
Original: Anglais

---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Groupe de travail III (Droit des transports)  
Seizième session  
Vienne, 28 novembre-9 décembre 2005

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

#### **Proposition des États-Unis concernant l'insertion du mot "ports" au projet d'article 75 du projet de convention au chapitre consacré à la compétence**

##### **Note du secrétariat**

En vue de la seizième session du Groupe de travail III (Droit des transports) au cours de laquelle ce dernier doit poursuivre sa deuxième lecture d'un projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] sur la base d'une note du secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.56), le Gouvernement des États-Unis d'Amérique a, le 15 novembre 2005, soumis une proposition concernant l'insertion du mot "ports" au projet d'article 75 du projet de convention, dans le chapitre consacré à la compétence, pour examen par le Groupe de travail. On trouvera en annexe à la présente note la traduction du texte de la proposition tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

---

\* Ce document est présenté tardivement en raison de la date à laquelle la proposition a été communiquée au secrétariat.



## Annexe

### Les avantages de l'insertion du mot "ports" à l'article 75

1. Tel qu'il est actuellement rédigé, l'article 75 c), qui permet à un demandeur d'intenter une action contre le transporteur devant un tribunal dans le ressort duquel se trouve le port de chargement ou le port de déchargement, figure entre crochets. Les États-Unis sont d'avis que les crochets pourraient être supprimés et les termes entre crochets conservés<sup>1</sup>.

2. Il faut d'abord situer le contexte dans lequel cette question importe le plus<sup>2</sup>. Pour une expédition traditionnelle de port à port, le port de chargement est le lieu de réception et le port de déchargement le lieu de livraison. Dans ce contexte, l'article 75 c) serait généralement inutile, car les mêmes lieux seraient déjà couverts par l'article 75 b)<sup>3</sup>. C'est seulement quand le port de chargement diffère du lieu de réception ou que le port de déchargement diffère du lieu de réception que la question est importante, autrement dit dans les contrats de porte à porte (et, dans une moindre mesure, dans les contrats de port à porte et de porte à port).

3. Lorsque les parties ont conclu un contrat de transport de porte à porte, toutes deux ont intérêt à ce que les ports de chargement et de déchargement soient disponibles comme fors potentiels. Les avantages pour les personnes ayant un droit sur les marchandises sont évidents. Si le demandeur ne veut pas intenter une action contre le transporteur dans un port, il peut choisir une autre option (et l'inclusion de ports sur la liste n'aura causé aucun préjudice).

4. L'avantage pour le transporteur, s'il n'est pas aussi évident, n'en est pas moins réel. Le transporteur préférerait ne pas être du tout poursuivi en justice lui (ou, à défaut, l'être uniquement dans le lieu désigné dans une clause d'élection de for, *cf. supra*, note 2), mais s'il doit être poursuivi dans le pays du demandeur, il préférera généralement que ce soit au port par lequel sont passées les marchandises plutôt qu'en un lieu à l'intérieur du pays où un mandataire les a retirées ou livrées. Inclure les ports sur la liste de l'article 75 ne garantit pas qu'une action sera intentée dans un port, mais les exclure de la liste pourrait rendre impossible toute action dans un port. Si les ports ne figurent pas sur la liste, les parties peuvent être tenues de

---

<sup>1</sup> Cette position est identique pour l'essentiel à celle qui est préconisée aux paragraphes 30 et 31 du document A/CN.9/WG.III/WP.34. L'analyse est expliquée ici de façon plus détaillée.

<sup>2</sup> Il ne faut pas oublier en outre que cette question serait tout à fait sans objet dans la mesure où des clauses d'attribution de juridiction exclusive sont opposables. Dans la proposition des États-Unis, des clauses d'attribution de juridiction exclusive dans des contrats de tonnage seraient opposables aux tiers, auxquels elles s'imposeraient dans des conditions spécifiées. Dans ce contexte, peu importerait quels lieux figureraient sur la liste de l'article 75. (La proposition des États-Unis sur cette question a été présentée initialement aux paragraphes 34 et 35 du document A/CN.9/WG.III/WP.34. Une formulation modifiée/de compromis est contenue à l'article 95 du document A/CN.9/WG.III/WP.56. L'article 76 de ce dernier document (auquel les États-Unis sont opposés sous sa forme actuelle) traite aussi de l'opposabilité des clauses d'attribution de juridiction exclusive.)

<sup>3</sup> Il pourrait y avoir une différence si l'article 75 b) se limite aux lieux "contractuels" et si l'article 75 c) se réfère aux ports effectifs. Les États-Unis ne s'opposeraient pas à une modification de l'article 75 c) pour qu'il couvre les ports contractuels. Dans la pratique, les connaissements multimodaux actuellement en usage désignent en générale les ports de chargement et de déchargement prévus.

soumettre leur litige à un tribunal à l'intérieur du pays alors que toutes deux préféreraient que ce soit dans un port.

5. La préférence pour un port s'explique par un certain nombre de raisons pratiques. Concrètement, il est infiniment plus probable que les dommages surviennent dans un port, car il y a plus de chances que les marchandises subissent un dommage quand elles font l'objet d'opérations de manutention. Bien qu'elles puissent être perdues en mer (ou endommagées lors du déraillement d'un train ou de la collision de camions), il est beaucoup plus fréquent qu'un dommage se produise pendant les opérations de chargement et de déchargement. Même en dehors des opérations de manutention, il y a un plus grand risque de vol dans un entrepôt (souvent situé en zone portuaire) que sur un bateau en haute mer ou un camion ou un train en mouvement. Si les marchandises sont perdues ou endommagées au port, il sera plus commode pour tout le monde de régler le litige sur place – où les deux parties ont plus facilement accès aux témoignages et aux preuves.

6. Lorsque des marchandises sont perdues ou subissent un dommage au port, c'est souvent une partie exécutante (par exemple un arrimeur ou un exploitant de terminal) qui sera responsable. Le propriétaire de la cargaison voudra donc intenter une action à la fois contre le transporteur, qui est contractuellement responsable, et la partie exécutante, qui est responsable des dommages qu'elle a effectivement causés. En vertu de l'article 77, le port peut être le seul lieu où le demandeur peut intenter une action unique contre les deux. Mais si les ports ne figurent pas sur la liste de l'article 75, il se peut qu'il n'y ait aucun for où une action unique soit possible, et il faudra donc plusieurs procès pour régler un incident unique.

7. Même si le propriétaire des marchandises décide d'engager une action unique contre le seul transporteur, ce dernier voudra peut-être réclamer une contribution ou une indemnité à une partie exécutante négligente. Un moyen très efficace de le faire consistera pour lui à s'adjoindre la partie exécutante négligente comme défendeur supplémentaire ou tiers défendeur (en utilisant tout dispositif de procédure pouvant être disponible dans la loi du for). Dans de nombreux systèmes juridiques, cela ne serait possible que si le tribunal initial a compétence sur la partie exécutante. Or, il y a beaucoup plus de chances que cela soit le cas lorsque l'action est engagée dans un port, ce qui ne pourrait se produire en vertu de la nouvelle convention que si les ports figurent sur la liste de l'article 75.

8. Même lorsque la responsabilité potentielle des parties exécutantes ne fait pas du port un for plus attrayant, les parties auront toutes deux souvent intérêt à ce que toute action se déroule dans un port. On peut penser que les avocats spécialisés dans les affaires maritimes exercent dans un port ou à proximité d'un port et que les juges spécialisés eux aussi dans cette matière siègent dans des tribunaux ayant compétence sur des ports. Naturellement, tous les ports n'auront pas l'expertise juridique et judiciaire des grands centres de navigation maritime du monde. Mais ce n'est pas la question du choix qui se pose ici. Même si l'expertise d'un port particulier en matière maritime est inférieure à la norme, elle sera sans doute supérieure à celle du lieu de réception ou de livraison à l'intérieur du pays.

9. Enfin, omettre les ports de la liste risque de porter atteinte à la capacité des tribunaux à gérer leurs rôles. Aux États-Unis, la doctrine du *forum non conveniens* permet à un tribunal, dans ces cas appropriés, de transmettre une affaire à un autre tribunal convenant mieux pour trancher les questions. Mais cette option n'existe que si cet autre tribunal est compétent – ce qui risque de ne pas être le cas si les ports ne sont pas inclus dans la liste de l'article 75.

---