



Assemblée générale

Distr.: Limitée
18 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]

Commentaires du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant l'arbitrage

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 du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a, le 18 novembre 2005, soumis des commentaires concernant l'arbitrage, 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 les commentaires ont été communiqués au secrétariat.



Annexe

Commentaires du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant l'arbitrage

1. L'arbitrage est un processus consensuel choisi par les parties à un contrat comme moyen de régler les différends qui peuvent survenir entre elles. Les principes de la liberté de recours à l'arbitrage, de la reconnaissance des conventions d'arbitrage, et de la reconnaissance et de l'exécution des sentences arbitrales sont consacrés par les articles II et III de la Convention pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères de 1958 (Convention de New York). Cette convention compte 134 États signataires, dont beaucoup sont de grandes nations maritimes.

2. L'arbitrage est la méthode préférée de règlement des différends, principalement dans le commerce de vrac et le tramping. La nature de ces différends met souvent en jeu des questions de principe juridique ou commercial. Les chartes-parties utilisées dans certains secteurs comportent presque toujours une clause compromissoire désignant un for et un droit particuliers en cas de litige et de telles clauses sont souvent incorporées expressément aux connaissements émis en vertu de ces chartes-parties. Néanmoins, il y a aussi des cas dans lesquels l'arbitrage pourrait convenir aux services de transports réguliers, en particulier dans le contexte de secteurs spécialisés. Au fil des années, un certain nombre de centres d'excellence ont vu le jour dans lesquels des spécialistes de questions techniques et juridiques spécifiques sont disponibles pour arbitrer des conflits dans le domaine du commerce maritime.

3. Les parties commerciales sont satisfaites du fonctionnement du système d'arbitrage, à la fois pour les différends entre les parties initiales et, par une clause d'incorporation, pour l'application des arrangements aux tiers porteurs de connaissements (ou, dans l'avenir, de documents de transport). Le système est compris par les parties engagées dans des opérations commerciales avec des acheteurs et des vendeurs, dans toute la chaîne, qui connaissent leurs droits et leurs obligations. Les tiers acheteurs y voient un élément des opérations commerciales plus générales dont ils espèrent tirer un bénéfice. Les arrangements fonctionnent bien, et les concepts donnent lieu à très peu de plaintes ou de difficultés pratiques.

4. Les Règles de La Haye et de La Haye-Visby, qui sont largement acceptées, ne comportent pas de dispositions régissant l'arbitrage, question laissée aux soins des parties contractantes et du droit interne. En revanche, le caractère contraignant des dispositions des Règles de Hambourg est probablement l'une principales raisons pour lesquelles cette convention n'a pas été souvent appliquée. Sur le plan des principes, on peut se demander s'il y a une raison impérieuse d'inclure des dispositions relatives à l'arbitrage dans le projet d'instrument de la CNUDCI. Mais si cela doit être fait, le plus simple serait d'avoir une disposition confirmant la validité et l'opposabilité d'une convention d'arbitrage conformément à l'accord des parties, y compris l'extension de telles conventions pour qu'elles lient des tiers acheteurs.

5. Le texte actuel du projet d'instrument propose deux variantes, A et B. Toutefois, la variante A reprend le modèle des Règles de Hambourg et donne la

possibilité au demandeur de choisir le lieu où la procédure peut être engagée. Cela signifie qu'une convention d'arbitrage contenue dans un contrat de transport soumis à l'instrument ne serait opposable ni à la partie initiale au contrat, par exemple un chargeur, ni à un tiers acheteur.

6. La variante B laisse les parties convenir du lieu. Cela correspondrait à la pratique actuelle. On a dit toutefois qu'elle donnait aux transporteurs la possibilité de tourner les dispositions relatives à la compétence énoncées à l'actuel chapitre 16. Cela n'est pas considéré comme un problème dans la pratique car les contrats de services de lignes régulières ne comportent généralement pas de conventions d'arbitrage, mais des dispositions renvoyant les conflits à la compétence exclusive de tribunaux ou États désignés.

7. Une autre proposition a été faite par les Pays-Bas, qui vise à concilier la liberté de recourir à l'arbitrage dans le commerce de vrac et le tramping et l'application de dispositions sur la compétence au trafic des lignes régulières. Ce pourrait être une piste pour avancer, mais il faut examiner plus avant les points suivants:

- Le paragraphe 2 proposé de l'article 78 est considéré comme imposant une restriction au droit de recourir à l'arbitrage en vertu d'un contrat auquel le projet d'instrument s'appliquera de façon impérative. Il donnerait au demandeur le droit de se soustraire à une convention d'arbitrage énoncée dans le contrat et de décider, soit de recourir à l'arbitrage, soit de renvoyer le différend à un tribunal situé dans l'un des lieux énumérés, et pourrait en outre être source de confusion en permettant d'aller à l'encontre de la loi applicable désignée;
- L'article 81 *bis* proposé vise à étendre l'opposabilité d'une convention d'arbitrage dans une charte-partie au tiers porteur d'un connaissance (ou autre document de transport) par le biais de l'exception de l'article 10. Mais en fait, ce ne serait peut-être pas le résultat obtenu, car l'article 10 fait entrer les connaissances émis en vertu d'une charte-partie ou d'un contrat autrement exclu en vertu de l'article 9 dans le champ d'application obligatoire du projet d'instrument. Peut-être s'agit-il d'une question de rédaction; et
- Il peut être nécessaire de trouver des arrangements pour que l'arbitrage soit accepté comme mécanisme de règlement des différends accepté par les parties dans certains services réguliers spécialisés.

8. Cette approche va dans le bon sens, mais les questions doivent être étudiées plus avant. Toutefois, une solution évitant les difficultés identifiées dans le présent document serait une disposition permettant l'opposabilité des conventions d'arbitrage dans les contrats de transport sans restrictions, système qui, au fil des années, s'est révélé satisfaisant et efficace pour régler des différends maritimes.