



Assemblée générale

Distr.: Limitée
29 avril 2004

Français
Original: Anglais et Chinois

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Treizième session
New York, 3-14 mai 2004

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

Proposition de la Chine

Note du secrétariat

En vue de la treizième session du Groupe de travail III (Droit des transports), durant laquelle ce dernier devrait poursuivre sa lecture du projet d'instrument contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.32, le Gouvernement chinois a présenté, le 29 avril 2004, le texte d'une proposition concernant le chapitre 19 du projet d'instrument et la question de la liberté contractuelle. On trouvera en annexe à la présente note la traduction de ce texte tel qu'il a été reçu par le secrétariat.



Annexe

Proposition de la Chine concernant le chapitre 19 du projet d'instrument et la question de la liberté contractuelle

Établie à New York le 26 avril 2004 par la délégation chinoise

I. Généralités

1. Compte tenu du développement des transports maritimes, les régimes obligatoires adoptés par les Règles de La Haye sont quelque peu périmés et les Règles de Hambourg ne sont guère plus utiles.

2. Dans la pratique, les négociants concluent rarement par écrit un accord de services réguliers de transport maritime et le contrat de transport n'est souvent constaté que par un connaissement, une lettre de transport maritime ou d'autres documents de transport émis par le transporteur après qu'il a reçu les biens. Étant donné qu'un document de transport est établi et émis par le transporteur de manière unilatérale et relève du contrat d'adhésion, il est utile que la loi sur les transports limite, à cet égard, la liberté contractuelle.

3. Il ne faut pas, cependant, que la loi sur les transports limite la liberté contractuelle pour tous les types de contrat portant sur un service régulier de transport maritime. Il est un fait qu'actuellement, les chargeurs ou les parties qui agissent en leur nom peuvent souvent, s'agissant du commerce des services réguliers de transport maritime, négocier avec les transporteurs, sur un pied d'égalité, des contrats d'affrètement ou des accords de services réguliers de transport maritime, par exemple. Dans ces cas-là, par conséquent, le droit maritime ne devrait pas continuer de nier le principe de liberté contractuelle. Nous avons pris note de la proposition relative aux accords de services réguliers de transport maritime avancée par les États-Unis. Nous ne pensons pas, cependant, que ces accords puissent inclure tous les types de contrat librement négociés de services réguliers de transport maritime; de surcroît, la définition de ces accords pose de nombreux problèmes.

4. En outre, la charte-partie au voyage relève, par nature, du contrat de transport de marchandises par mer. On notera, par ailleurs, que les Règles de La Haye ou les Règles de La Haye-Visby sont souvent, de nos jours, incorporées aux chartes-parties par convention spéciale (clause Paramount). Nous jugeons logique, par conséquent, que le présent instrument régisse, par extension, les chartes-parties au voyage. Une telle disposition, qui ne devra cependant pas être obligatoire, renforcera en outre l'uniformité des lois relatives au transport de marchandises par mer. On trouve également le même principe dans le Code maritime chinois (CMC), dont le chapitre IV, intitulé "Contrat de transport de marchandises par mer", régit non seulement les connaissements, mais aussi les chartes-parties au voyage. Les dispositions de ce code sont obligatoires pour ce qui est des connaissements ou d'autres documents de transport, et facultatives pour ce qui est des chartes-parties au voyage, à l'exception de l'obligation de navigabilité et l'interdiction de déroutement. L'expérience acquise en dix ans par le CMC a prouvé que ce régime était recommandable.

5. Comme principale modification, nous proposons donc d'envisager l'application de l'instrument dans deux circonstances distinctes. Ses dispositions seraient considérées obligatoires lorsqu'elles se fonderaient sur le concept de "document de transport" (y compris le registre électronique). En revanche, elles seraient considérées facultatives (règles par défaut) lorsqu'elles se fonderaient sur la notion nouvellement créée de "convention conclue par la libre négociation", qui peut inclure les chartes-parties au voyage, les contrats d'affrètement, les contrats au volume, les accords de services réguliers de transport maritime et d'autres contrats similaires.

[6. Nous estimons que le meilleur choix serait que le présent instrument régie, par extension, les chartes-parties au voyage ou des conventions similaires. Si ce point de vue, cependant, n'était pas généralement accepté, l'article 2 ("Champ d'application") de l'Instrument devrait disposer ce qui suit: le présent instrument s'applique uniquement i) à un document de transport; ou ii) à un enregistrement électronique; ou iii) à tout contrat de transport conclu aux fins d'un service régulier de transport maritime. Dans ce cas, la "convention conclue par la libre négociation" visée à l'article B de notre proposition ne pourrait être qu'une convention conclue aux fins d'un service régulier de transport maritime.]

II. Recommandation et explication succincte

Article A

A.1. Sauf disposition contraire du présent instrument, toute clause d'un document de transport ou d'un enregistrement électronique est nulle si:

- a) elle réduit ou décharge, directement ou indirectement, la responsabilité du transporteur ou de la partie exécutante maritime en vertu du présent instrument; ou**
- b) elle alourdit, directement ou indirectement, la responsabilité des chargeurs en vertu du présent instrument; ou**
- c) elle cède au transporteur ou à une partie exécutante le bénéfice de l'assurance des marchandises.**

A.2. Les chargeurs mentionnés au paragraphe précédent incluent l'expéditeur, la partie contrôlante, le porteur d'un document de transport et le destinataire.

7. Cet article définit le champ d'application obligatoire de l'instrument, qui se limite au "document de transport" (y compris l'enregistrement électronique), qui est un concept fondamental dudit instrument. La notion de "document de transport" englobe les connaissements, les lettres de transport maritime, etc. Il s'agit d'un document qui est émis par le transporteur au moment où il reçoit les marchandises et qui constate le contrat de transport.

8. Le texte original de l'article 88.2 de l'Instrument est le suivant: "Nonobstant le paragraphe 1, le transporteur ou une partie exécutante peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues dans le présent instrument". Notre proposition ayant rendu cette disposition superflue, cette dernière a été supprimée.

9. Il faudrait également supprimer le texte original de l'article 89 a) du présent instrument. Il serait en effet très dommageable pour les chargeurs que des transporteurs puissent bénéficier, en vertu d'un document de transport, d'exonérations concernant les animaux vivants. Les Règles de Hambourg s'appliquent également aux animaux vivants, mais contiennent une disposition spéciale excluant la responsabilité du transporteur lorsque les pertes, dommages ou retards à la livraison tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport (art. 5.5). En outre, les Règles de Hambourg, à la différence du présent instrument, n'autorisent pas la liberté contractuelle. Nous estimons, à cet égard, que l'article 5.5 des Règles de Hambourg est plus judicieux. Il faudrait par conséquent, outre la suppression de l'article 89 a), introduire également dans le présent instrument des dispositions s'inspirant de l'article 5.5 des Règles de Hambourg.

10. Le texte original de l'article 89 b) du présent instrument traite de "marchandises spéciales" non transportées dans le cadre d'opérations commerciales ordinaires. Il faudrait, selon nous, supprimer cette disposition. Il est noté que l'article 89 b) adopte le même principe que les Règles de La Haye. Il faudrait s'interroger sur le fait de savoir si cet article demeure approprié. Selon nous, il serait possible d'inclure des dispositions spécifiques traitant de ces "marchandises spéciales" dans un autre chapitre du présent instrument.

Article B

B.1. Sous réserve des dispositions de l'article C, lorsqu'une convention de transport de marchandises est conclue par la libre négociation, les dispositions du présent instrument ne sont applicables qu'en l'absence de clauses pertinentes ou différentes de ces dispositions dans la convention. Toutefois, les clauses de cette convention ne lient pas juridiquement les tiers.

B.2. La convention visée au paragraphe précédent doit être établie par un écrit autre que des documents de transport. Des télégrammes, télex, télécopies, échanges de données informatisés et courriels ont l'effet d'un écrit.

B.3. [Toute convention valable établie par écrit (autre qu'un document de transport) concernant le transport de marchandises est présumée être une convention conclue par la libre négociation. Toutefois, les chargeurs visés à l'article A ont le droit de prouver qu'il s'agit d'une convention formulée par avance par le transporteur et que ses dispositions ne peuvent être modifiées par la négociation lors de son établissement.]

B.4. [Si une convention de transport de marchandises n'est pas conforme aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 du présent article, les circonstances précisées à l'article A qui entraînent la nullité des clauses sont également applicables à cette convention.]

11. Cet article vise les chartes-parties au voyage, les contrats d'affrètement, les contrats au volume, les accords de services réguliers de transport maritime et les autres conventions librement négociées. Comme cet article élargit le champ d'application de l'instrument, les articles 2.3, 2.4, 2.5 de ce dernier doivent être supprimés.

12. L'objet de l'expression "conclue par la libre négociation" est de souligner que la convention visée dans cet article n'est pas un contrat d'adhésion. Cette expression indique clairement les caractéristiques essentielles de ce type de contrat, c'est-à-dire qu'il est négocié librement et sur un pied d'égalité. Conformément aux principes de la liberté contractuelle, l'instrument n'est pas applicable obligatoirement mais à titre supplétif.

13. Sur le plan de la technique législative, l'expression "convention conclue par la libre négociation" permet d'éviter de définir la charte-partie au voyage, le contrat au volume, le contrat d'affrètement, l'accord de services réguliers de transport maritime et des contrats similaires et de surmonter le problème posé par la détermination de la nature de ces contrats. Nous estimons en effet qu'il est très difficile ou presque impossible de définir exactement ces types de contrat. Les termes utilisés pour les désigner sont sources de confusion et il existe des controverses sur le point de savoir s'il s'agit de contrats de transport ou de chartes-parties. En outre, il se peut que, dans l'avenir, de nouveaux types de contrat fassent leur apparition et que les pratiques commerciales évoluent rapidement.

14. Le paragraphe 3 de cet article vise à protéger les chargeurs dans certaines circonstances, en particulier dans le cas de certains petits chargeurs.

Article C

Toute clause qui, directement ou indirectement, réduit les responsabilités du transporteur ou du prestataire maritime ou l'en décharge dans la convention conclue par la libre négociation visée à l'article B est nulle si ces responsabilités résultent:

- a) **de la violation de l'obligation instituée à l'article 13.1; ou**
- b) **du déroutement; [ou**
- c) **d'un acte ou d'une omission du transporteur ou du prestataire accompli avec l'intention de causer la perte, le dommage ou le retard dans la livraison des marchandises ou témérement et en sachant qu'une telle perte, un tel dommage ou un tel retard en résulterait probablement.]**

15. Cet article vise à instituer des limites nécessaires à la liberté contractuelle prévue à l'article B.

16. La première limitation concerne l'obligation de navigabilité. Elle prévoit que l'obligation de navigabilité ne peut être réduite ou supprimée, étant donné qu'il s'agit de l'obligation prédominante. Lors de la rédaction du texte, nous nous sommes inspirés du Code maritime chinois en ce qui concerne les chartes-parties au voyage, aux termes duquel la disposition concernant l'obligation de navigabilité est impérative.

17. Cependant, si l'obligation de navigabilité est étendue à l'ensemble du voyage (les mots "au cours du" sont actuellement entre crochets), il faut examiner soigneusement la façon d'établir un équilibre entre les armateurs et les chargeurs lors de la rédaction de cette disposition. Apparemment, une obligation permanente et impérative de navigabilité peut être lourde pour les armateurs dans le cadre des conventions librement négociées. En outre, conformément au principe de la liberté contractuelle, nous estimons que la loi ne doit imposer que des limites minimales à

la convention librement négociée, sous réserve de dispositions d'ordre public. Pour conclure provisoirement, l'instrument devrait prévoir qu'avant le voyage et au début de celui-ci, l'obligation de prendre les dispositions voulues pour que le navire soit navigable est impérative, mais qu'elle ne l'est pas au cours du voyage, c'est-à-dire que les deux parties peuvent librement négocier les clauses concernant la navigabilité au cours du voyage. Nous pensons que cette démarche peut contribuer à établir un nouvel équilibre entre les armateurs et les chargeurs.

18. Nous estimons que l'instrument ne doit pas permettre au transporteur de réduire ou de supprimer les responsabilités résultant du déroutement, même si la convention est conclue par la libre négociation. Nous nous sommes également référés au Code maritime chinois concernant les chartes-parties au voyage pour la rédaction de cette disposition.

19. En outre, nous estimons que le contrat ne doit pas exonérer de responsabilités résultant d'une intention ou d'une faute lourde, conformément au principe de l'équité. Par exemple, l'article 53 de la loi chinoise sur les contrats prévoit ce qui suit: *les clauses contractuelles d'exonération de responsabilité suivantes sont nulles: 1) celles qui causent des lésions physiques à l'autre partie; 2) celles qui causent des préjudices matériels à l'autre partie, intentionnellement ou à la suite d'une faute lourde.* Nous préférons que l'instrument énonce des dispositions analogues limitant la liberté contractuelle. Pour assurer la cohérence des différentes parties de l'instrument, nous n'utilisons pas l'expression "intentionnellement ou à la suite d'une faute lourde", mais estimons que les termes utilisés dans l'instrument, à savoir "soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage ou ce retard dans la livraison des marchandises, soit témérairement, en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement" conviennent. Nous estimons en effet que ces termes ont une signification analogue aux termes "intentionnellement ou à la suite d'une faute lourde".