

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 avril 1981.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense
et des Forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation d'une Conven-
tion des Nations Unies sur le transport de marchandises par
mer,*

Par M. Pierre MATRAJA,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de: MM. Jean Lecanuet, président; Antoine Andrieux, Georges Ropiquet, Emile Didié, Jacques Ménard, vice-présidents; Serge Bouchezy, Michel d'Allières, Philippe Machefer, Francis Palmero, secrétaires; Michel Alloncle, Gilbert Bellin, Jean Bénard Mousseaux, André Bettencourt, Charles Bosson, Yvon Bourges, Raymond Bourguin, Louis Brives, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Georges Constant, Jean Desmarests, François Dubanchet, Louis de la Forest, Jean Garcia, Gérard Gaud, Lucien Gautier, Jacques Genton, Alfred Gérin, Marcel Henry, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Le Montagner, Louis Longueue, Philippe Madrelle, Louis Martin, Pierre Matraja, Pierre Merli, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Mme Rolande Perilcan, MM. Edgard Pisani, Robert Pontillon, Roger Poudouson, Abel Sempé, Edouard Soldani, Georges Spéna, Albert Volquin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (C. légal.) : 1929, 2089 et in-8° 390.

Sénat : 145 (1980-1981).

Traité et conventions. — Organisation des Nations Unies - Responsabilité civile - Transports maritimes.

ANALYSE SOMMAIRE

La Convention sur le transport des marchandises par mer est destinée à remplacer la Convention internationale de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

La Convention assure une meilleure répartition des risques entre transporteurs et chargeurs.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui nous est soumis a pour objet d'autoriser la ratification d'une Convention sur le transport des marchandises par mer, adoptée à Hambourg le 31 mars 1978 à l'issue d'une conférence convoquée par l'Organisation des Nations Unies.

Cette nouvelle Convention est destinée à remplacer la Convention internationale de 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissement et le Protocole de 1968 modifiant cette Convention.

La Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 ne vise que le seul transport des marchandises par mer sous connaissement et n'édicte aucune règle positive concernant la responsabilité du transporteur.

Ce sont les pays en voie de développement qui, dès 1971, ont demandé de substituer à cette convention et au protocole un nouveau traité qui assurerait une meilleure répartition des risques entre transporteurs et chargeurs.

Analyse de la Convention.

Dans ses dispositions générales, la Convention commence par préciser les définitions des termes utilisés dans la Convention, puis elle précise son champ d'application.

La deuxième partie est consacrée à la responsabilité du transporteur.

Les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les prend en charge et jusqu'au moment où il en effectue la livraison.

L'article 5 définit le fondement de la responsabilité.

Il pose le principe d'une présomption de la responsabilité à la charge du transporteur sous forme d'une disposition analogue à celle de la Convention de Varsovie en matière de transports aériens.

Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

Les dix-sept cas d'exonération prévus par la Convention de 1924 ont été supprimés, à l'exception du cas d'incendie.

Dans ce cas, la preuve de la faute reste à la charge du demandeur.

L'article 6 fixe les limites de la responsabilité du transporteur.

Le montant de la limitation des responsabilités est établi à un niveau relativement bas, à peine supérieur à celui du Protocole de 1968 puisque le maximum est fixé à 835 droits de tirage spéciaux (D. T. S.) par colis ou 2,5 D. T. S. par kilogramme. Cette modicité est la contrepartie du nouveau régime institué qui fait peser la plus grande partie des risques sur le transporteur.

Les chargeurs eux-mêmes ont préféré cette formule qui leur évite un renchérissement du coût du frêt.

En ce qui concerne la compétence judiciaire fixée par l'article 21, la Convention précise que le tribunal compétent en cas de litige est fixé au choix du demandeur et peut être celui du port de chargement ou du port de déchargement, ou encore celui où le demandeur a son établissement principal ou celui du lieu où le contrat avait été conclu.

L'article 22 prévoit une procédure d'arbitrage qui peut être engagée, au choix du demandeur, soit au lieu de l'établissement principal du défendeur, au lieu où le contrat avait été conclu, au port de chargement ou au port de déchargement, soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

Enfin, par les articles 23 et suivants figurent des dispositions qui prévoient que des stipulations figurant dans un contrat de transport par mer sont nulles pour autant qu'elles dérogent aux dispositions de la Convention.

Cependant, aucune disposition de la Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transporteur par mer relatif au règlement des avaries communes.

La Convention fixe également les dispositions relatives à la responsabilité pour retard, ce qui n'existait pas dans la Convention de 1924, ainsi qu'une réglementation des lettres de garanties qui est également une innovation par rapport à cette Convention.

Dans ses clauses finales, la Convention prévoit que le secrétaire général de l'O. N. U. est désigné comme dépositaire de la Convention.

Les instruments de ratification seront déposés auprès de celui-ci.

L'entrée en vigueur de la Convention aura lieu le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation ou d'adhésion.

Enfin l'article 31 précise que tout Etat partie à la Convention de 1924 devra dénoncer ladite Convention lorsqu'il deviendra Etat contractant à l'actuelle Convention.

Toutefois un Etat contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximum de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de l'actuelle Convention.

Pour entrer en vigueur la Convention doit être ratifiée par vingt Etats mais elle n'a été ratifiée jusqu'à présent que par quatre Etats : l'Ouganda, la Tanzanie, l'Egypte et la Tunisie.

CONCLUSION

La Convention de 1978, beaucoup plus complète que la Convention de 1924, constitue un compromis entre transporteurs et chargeurs, nettement plus favorable aux chargeurs que la Convention qu'elle est destinée à remplacer.

Le Gouvernement français, qui est favorable à cette nouvelle Convention, devra cependant attendre pour la ratification que d'autres grands Etats maritimes aient engagé leur procédure de ratification, et comme l'indique l'exposé des motifs du projet gouvernemental, une telle ratification ne devra intervenir qu'à l'issue d'une concertation avec nos partenaires européens.

Votre Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées vous demande d'adopter le projet de loi qui nous est soumis.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée l'approbation de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, faite à Hambourg, le 31 mars 1978, dont le texte est annexé à la présente loi (1).

(1) Voir le document annexe au n° 1929 de l'Assemblée Nationale.