

**Texte rédigé à l'occasion de la conférence de Hambourg organisée par
l'Association internationale des facultés de droit, 10-12 avril 2008 :**

Fetze Kamdem

Titre :

La contribution des organisations internationales à l'émergence d'un cadre juridique supranational

Brève présentation :

Afin d'encourager l'intensification des échanges commerciaux à l'échelle planétaire, il est apparu nécessaire de réduire les disparités entre les normes nationales au moyen d'une intégration juridique. Traditionnellement, cette intégration juridique est véhiculée par des traités multilatéraux.

En témoignent les efforts ayant pour objet d'encadrer le transport des marchandises par mer. Ici, la recherche d'un cadre juridique intégré a entraîné l'adoption et l'application non pas d'une seule convention internationale, mais de deux conventions et de deux protocoles. En conséquence, on s'est retrouvé avec pas moins de quatre régimes internationaux simultanément applicables au transport maritime des marchandises par mer. Ce sont :

- la *Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance* signée à Bruxelles le 25 août 1924 ou Règles de La Haye¹;
- les Règles de La Haye-Visby produites par le *Protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance* signé à Bruxelles le 23 février 1968²;

¹ Sur un texte intégral, voir COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *Conventions internationales de droit maritime : textes – International Conventions on Maritime Law : Texts*, Bruxelles, Comité maritime international, 1987, pp. 42-53.

² *Ibid.*, pp. 54-61.

- la Convention de Bruxelles de 1924-1968-1979 encore dénommée Règles de La Haye-Visby telles que modifiées par le Protocole de 1979 qui résulte du *Protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance telle qu'amendée par le protocole de modification du 23 février 1968* adopté à Bruxelles le 21 décembre 1979³ ;
- et la *Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer* signée à Hambourg le 31 mars 1978 également appelée Règles de Hambourg⁴.

Chacun de ces textes internationaux, modifié ou non, est aujourd'hui appliqué par un certain nombre d'États⁵. Cet encadrement pluriel démontre la difficulté d'aboutir à une uniformisation juridique globale.

À la lumière de cette constatation, depuis les années mil neuf cent quatre-vingts, des lois-types et des corps de principes sont très prisés. Or, de par leur nature, de tels instruments ne peuvent pas être adaptés aux nouvelles réalités sans générer une multiplication de régimes juridiques qui se font alors concurrence. Ainsi en est-il des *Principes d'UNIDROIT relatifs aux contrats du commerce international* dont l'édition révisée de 2004 n'obvie techniquement pas à l'usage de sa version datant de 1994.

Il convient donc d'innover, de concevoir un nouvel instrument susceptible d'évoluer en préservant un caractère unique aux normes intégrées⁶.

³ *Ibid.*, pp. 62-67.

⁴ *Ibid.*, pp. 440-427.

⁵ Sur un aperçu des États ayant souscrit à l'un des différents régimes, voir [<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/package-kilo/>] et [http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html], 26 février 2008.

⁶ Il serait souhaitable que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) soit particulièrement réceptive à un tel appel. À cet égard, un signe encourageant réside dans l'hésitation que manifeste son Groupe de travail III (droit des transport) dans la dénomination du nouveau texte en chantier tantôt intitulé « Projet d'instrument », tantôt appelé « Projet de convention ». Voir plus précisément le *Projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement]* [par _____ mer], [<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/LTD/V07/881/08/PDF/V0788108.pdf?OpenElement>] et [<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/507/45/PDF/V0850745.pdf?OpenElement>], 26 février 2008.

Au sein même de l'Organisation des Nations Unies (ONU), des matières ayant, à l'instar du commerce, une envergure transnationale font déjà l'objet d'un traitement particulier. Il en est ainsi de la santé, de la navigation maritime et de l'aviation civile.

Toutefois, à la différence des activités commerciales dont l'encadrement a été confié à la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), la régulation de la santé, de la navigation maritime et de la navigation aérienne est dévolue à des organisations spécialisées de l'ONU. Il s'agit respectivement de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

En vertu de leurs textes constitutifs, chacune de ces organisations spécialisées jouit d'un pouvoir d'édicter des règles supranationales. En effet, les dispositions ainsi adoptées ont vocation à entrer en vigueur dans les États membres sans que les autorités nationales aient à s'y prononcer.

Au regard de ce qui précède, il nous semble aujourd'hui opportun de s'interroger sur le point de savoir quels sont les conditions, le fonctionnement et les effets de ces mécaniques génératrices d'une législation mondiale. Dans cette optique, il convient de répondre distinctement aux questions suivantes :

À quelles conditions les États ont-ils souscrit à des dispositions qui leur enlèvent une parcelle de leur souveraineté ? Quel usage ces organisations spécialisées font-elles de leur pouvoir législatif ? Quelle est la qualité des personnes qui représentent les États lors de l'adoption de ces textes supranationaux ? Quelle est la réaction des autorités nationales lors de l'application des règles supranationales ? Plus particulièrement, quel type d'accueil les juridictions nationales réservent-elles aux textes ainsi adoptés ?

Quelles sont les dispositions prises pour assurer une interprétation sinon uniforme, du moins convergente de la législation supranationale ainsi édictée ? Dans quelle mesure l'expérience en cours au sein de l'OMS, de l'OMI et de l'OACI est-elle transposable en vue d'un encadrement efficient des opérations du commerce international ?

Tel est le questionnement auquel il est devenu urgent de répondre pour accélérer la mise en place d'une gouvernance mondiale structurée.