

**Assemblée générale**

Distr.: Limitée
6 septembre 2006

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Dix-huitième session
Vienne, 6-17 novembre 2006

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

**Responsabilité du chargeur en cas de retard: document présenté
pour information au Groupe de travail par le Gouvernement
suédois**

Note du secrétariat*

En vue de la dix-huitième session du Groupe de travail III (Droits des transports), le Gouvernement suédois a soumis au secrétariat le document joint en annexe concernant la responsabilité du chargeur en cas de retard dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. La délégation suédoise a indiqué que ce document avait pour but de faciliter à la dix-huitième session du Groupe de travail la poursuite des travaux que celui-ci avait consacrés à cette question à sa dix-septième session (voir A/CN.9/954, par. 199 à 207).

On trouvera dans l'annexe la traduction du texte du document tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

* Le présent document est soumis tardivement en raison de la date à laquelle il a été communiqué au secrétariat.



Annexe

La responsabilité du chargeur en cas de retard dans le projet de convention sur le transport de marchandises par mer – analyse des risques et des conséquences

I. Introduction

1. À sa dix-septième session tenue à New York du 3 au 13 avril 2006, le Groupe de travail III (Droit des transports) a examiné la question de savoir s'il fallait faire figurer dans le projet de convention des dispositions concernant la responsabilité du chargeur en cas de retard (voir A/CN.9/594, par. 199 à 207). Un certain nombre de délégations ont demandé qu'une étude sur les risques et les conséquences qui en résulteraient soit effectuée. Le Gouvernement suédois a accepté de réaliser cette étude.

2. La partie II de l'étude indique comment la responsabilité du chargeur en cas de retard est traitée dans les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg. Les parties III et IV rendent compte respectivement de la façon dont la responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de retard est traitée dans le projet de convention. Il s'est révélé nécessaire d'examiner également la responsabilité pour retard du transporteur, car le fait que le projet de convention contient des dispositions à ce sujet a, dans une certaine mesure, une incidence sur la responsabilité effective du chargeur. Dans les parties V et VI, un certain nombre de scénarios de risque possibles en ce qui concerne la responsabilité pour retard sont présentés et analysés. La partie VII contient une analyse concernant l'assurabilité de la responsabilité pour retard tant dans le cas du transporteur que du chargeur. Enfin, différentes solutions envisageables pour régir la responsabilité en cas de retard sont présentées et analysées dans la partie VIII.

II. Règles de La Haye-Visby et Règles de Hambourg

3. Les Règles de La Haye-Visby ne comprennent pas de dispositions concernant la responsabilité du transporteur en cas de retard. Par conséquent, celui-ci ne peut voir sa responsabilité engagée en cas de retard que si la loi nationale lui impose une telle responsabilité ou s'il a accepté dans le contrat de transport de livrer les marchandises dans un certain délai. L'article 5 des Règles de Hambourg prévoit la responsabilité du transporteur pour retard en cas de faute. Cette responsabilité est limitée à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard (art. 6-1 b)).

4. Conformément aux Règles de La Haye-Visby (art. 4-3) et aux Règles de Hambourg (art. 12), le chargeur peut être responsable de la perte, y compris de la perte consécutive à un retard, qui est imputable à une faute de sa part. En outre, il est responsable de plein droit de la perte résultant de l'inexactitude des informations qu'il a fournies (voir l'article 3-5 des Règles de La Haye et l'article 17-1 des Règles de Hambourg). Par "perte", on peut également entendre le retard. Conformément à l'article 13-2 a) des Règles de Hambourg, le chargeur est également tenu d'informer le transporteur du caractère dangereux des marchandises et d'y apposer une marque ou une étiquette appropriées. Il est responsable de plein droit de la perte, du

dommage ou du retard résultant d'un manquement à cette obligation d'information. En outre, sa responsabilité en vertu de ces dispositions est illimitée.

III. La responsabilité du transporteur en cas de retard dans le projet de convention

5. Le retard de livraison est défini dans le projet d'article 22 du projet de convention. Selon cette disposition, il y a retard de livraison "lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai expressément convenu ou, en l'absence d'une telle convention, dans le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent, compte tenu des conditions du contrat, des caractéristiques du transport et des circonstances du voyage par mer ou autre". Cela signifie que si les parties au contrat de transport sont expressément convenues que les marchandises devront être livrées dans un certain délai, le transporteur répondra de plein droit du respect de cette obligation. (On suppose qu'il pourra accepter d'assumer une responsabilité plus étendue que celle prévue dans le projet de convention, comme indiqué dans le projet d'article 94.) Dans tous les autres cas, il sera responsable du retard dû à une faute de sa part. Conformément au projet d'article 17-1, le chargeur devra établir une présomption de manquement du transporteur à ses obligations, c'est-à-dire montrer que les marchandises n'ont pas été livrées dans un délai raisonnable et qu'il a subi une perte du fait de ce retard. Lorsque rien n'indique qu'il a garanti le délai de livraison, le transporteur peut, conformément aux paragraphes 2 et 3 du projet d'article 17, réfuter cette présomption en montrant que les circonstances particulières du voyage considéré justifient un délai plus long.

6. La réparation à payer en cas de retard des marchandises est régie par le projet d'article 65. Dans le projet de convention figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, deux variantes sont proposées, mais celles-ci disposent essentiellement que la responsabilité pour la perte indirecte consécutive au retard est limitée à une fois le fret payable pour les marchandises retardées. La réparation due pour la perte ou le dommage physique subi par les marchandises du fait du retard est calculée conformément à la règle générale de responsabilité pour perte ou endommagement des marchandises. Cela signifie que, conformément au projet d'article 23, cette réparation est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison. En outre, le transporteur aura le droit de limiter la réparation à un certain montant par colis ou par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

7. Si le retard entraîne la perte physique ou l'endommagement des marchandises ainsi qu'une perte indirecte comme un manque à produire, le chargeur ou le destinataire auront la possibilité de demander réparation de la totalité de ces pertes, sous réserve des limites prévues aux projets d'articles 64 et 65. Toutefois, lorsque la perte totale dépasse la limite établie conformément au projet d'article 64, le chargeur ou le destinataire ne pourront pas demander la réparation supplémentaire pour perte indirecte égale à une fois le montant du fret. En cas de perte totale, la limite prévue dans le projet d'article 64 constituera une limite absolue.

8. En plus de la responsabilité pour retard prévue dans le projet d'article 17, le transporteur sera, conformément au principe de réseau énoncé dans le projet

d'article 27, responsable vis-à-vis du chargeur en cas de retard en application d'autres conventions obligatoires applicables au transport. On peut citer comme exemple typique le cas de marchandises transportées entre le port de Rotterdam, où elles ont été déchargées, et Berlin soit par route, conformément à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956, telle qu'amendée par le protocole de 1978 (Convention CMR), soit par chemin de fer, conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises reproduites en appendice à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, telle qu'amendée par le protocole de modification de 1999 (règles COTIF/CIM). Si le retard se produit au cours de cette étape du transport, la responsabilité du transporteur du fait de ce retard sera limitée à une fois le montant du fret conformément à la convention CMR et à quatre fois ce montant en application des règles COTIF/CIM.

IV. La responsabilité du chargeur en cas de retard dans le projet de convention

9. Conformément aux projets d'articles 28 et 30, le chargeur doit remettre les marchandises prêtes pour le transport et fournir au transporteur certaines informations et instructions et certains documents. La responsabilité pour retard dû au manquement à ces obligations est régie par le projet d'article 31. À la seizième session du Groupe de travail III, il a été décidé que la responsabilité pour manquement à ces obligations devrait être une responsabilité pour faute sans renversement de la charge de la preuve (voir par. 138 du document A/CN.9/591). Ce n'est que dans les cas où des marchandises dangereuses sont transportées que le chargeur est responsable de plein droit du retard imputable au fait qu'il n'a pas informé le transporteur de la nature dangereuse des marchandises ou qu'il ne les a pas marquées ou étiquetées de manière appropriée (voir projet d'article 33). En outre, il a été décidé que le chargeur sera responsable de plein droit de la perte ou du dommage dû à l'inexactitude de l'information et des instructions qu'il a effectivement fournies au transporteur (voir par. 148 à 150 du document A/CN.9/591).

10. En l'état actuel du texte du projet de convention, la responsabilité du chargeur est illimitée. Cela signifie qu'une fois sa responsabilité établie, le chargeur pourrait être tenu de réparer toute perte directe et indirecte subie par le transporteur. Cette réparation ne sera limitée que par les principes généraux de la loi nationale relatifs à la causalité.

V. Effets des dispositions actuelles du projet de convention concernant la responsabilité du transporteur en cas de retard – scénarios de risque possibles

11. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de retard, quatre scénarios sont possibles. Le premier est que le navire est retardé par un des cas de force majeure énumérés dans le projet d'article 17-3, par exemple une tempête, une guerre, etc. Comme il n'y a en pareil cas aucun lien de causalité entre l'intervention

du transporteur et la perte subie par le chargeur, le transporteur n'est pas responsable.

12. Le deuxième scénario est que le retard a été occasionné par le transporteur. Dans ce cas, la responsabilité du transporteur dépendra de la question de savoir si l'on peut dire que celui-ci a garanti le délai de livraison ou si le retard est dû à une faute de sa part. À l'heure actuelle, il semblerait que les transporteurs ne garantissent jamais en principe que les marchandises seront livrées à une certaine date, autrement dit, ils n'acceptent jamais d'assumer une responsabilité de plein droit en cas de retard. Normalement, il est explicitement indiqué dans les documents de transport actuellement utilisés sur le marché que le délai de livraison indiqué doit être considéré comme indicatif. Cela s'explique par le fait qu'un délai précis n'est souvent pas nécessaire. Les chargeurs ont tendance à recourir au transport maritime pour acheminer de grandes quantités de marchandises dont la valeur est relativement faible. Les marchandises plus coûteuses, par exemple le matériel électronique fabriqué sur commande, dont la date de livraison est souvent beaucoup plus importante, sont généralement transportées par voie aérienne. Afin de déterminer s'il y a faute du transporteur en l'absence d'accord explicite quant au délai de livraison, le tribunal devra comparer la durée qui a été effectivement nécessaire pour accomplir le voyage convenu avec la durée normale d'un voyage comparable. Il importe de signaler à ce propos que, comme le délai de livraison indiqué dans un document de transport, les informations figurant dans les calendriers de navigation ne doivent pas être considérées comme précises. En outre, le tribunal devra tenir compte des caractéristiques du transport et des circonstances particulières du voyage considéré. Cela signifie que lorsque le capitaine ou le pilote du navire décide de réduire la vitesse par gros temps ou en raison de l'encombrement d'un port, le transporteur ne sera pas responsable du retard qui peut en résulter.

13. Le troisième scénario est que le retard a été provoqué par le chargeur, celui-ci n'ayant pas par exemple fourni les documents nécessaires au dédouanement. Le projet d'article 17-3 h) dispose explicitement qu'en pareil cas le transporteur n'est pas responsable du retard vis-à-vis du chargeur.

14. Le quatrième scénario est que la livraison est retardée en raison d'un acte ou d'une omission d'un autre chargeur. On peut envisager par exemple que le chargeur A demande réparation au transporteur au motif que le déchargement du navire a été retardé au port de destination. Conformément au projet d'article 17-1, le transporteur sera, dans ce cas, exonéré de responsabilité s'il peut prouver que le retard n'est pas imputable à une faute de sa part mais au fait que le chargeur B n'a pas fourni les documents nécessaires. Le chargeur B ne saurait être considéré en l'occurrence comme un préposé ou un sous-traitant du transporteur dont celui-ci est responsable.

15. En conclusion, le risque que le transporteur voie sa responsabilité engagée en cas de retard est relativement limité, d'autant que, même si le navire est retardé, cela ne signifie pas que la livraison de l'ensemble des marchandises sera automatiquement retardée. Par exemple, si le navire arrive au port avec deux jours de retard mais qu'une partie de la cargaison doit être entreposée dans un terminal pendant quatre jours avant d'être acheminée par camion à sa destination finale, malgré le retard du navire, le transporteur sera en mesure de livrer à temps les marchandises à cette destination. En revanche, dans certaines situations, le risque de

retard de livraison à la destination finale augmentera du fait de la nécessité d'entreposer les marchandises en cours de transit en raison du retard intervenu lors des étapes précédentes du transport. Par ailleurs, la responsabilité que le transporteur devra assumer en cas de retard du fait du principe de réseau énoncé dans le projet d'article 27 sera relativement limitée dans la pratique puisqu'elle ne concernera le plus souvent que quelques conteneurs, étant donné que la cargaison du navire sera répartie sur différents trains et camions après le déchargement de celui-ci.

16. Outre qu'il n'encourt qu'un risque limité de voir sa responsabilité engagée en cas de retard, le transporteur a également le droit de limiter la réparation à un montant représentant actuellement une fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Cela signifie que, en prenant l'hypothèse la plus pessimiste dans le cas d'un navire transportant 7 000 conteneurs de Göteborg à New York et dont l'ensemble de la cargaison est retardée, il devra payer une réparation d'un montant total de 20 650 000 dollars des États-Unis sur la base d'un taux de fret de 2 950 dollars par conteneur de 20 pieds. En outre, en cas de perte totale, la perte due au retard sera intégrée dans la perte physique des marchandises, ce qui signifie que le chargeur ne pourra pas demander réparation à ce titre en plus de la réparation pour la perte physique. Autrement dit, la limite fixée pour la perte physique constituera en l'occurrence une limite absolue.

VI. Effets des dispositions actuelles du projet de convention concernant la responsabilité du chargeur en cas de retard – scénarios de risque possibles

17. En ce qui concerne la responsabilité pour retard du chargeur, il convient d'envisager deux scénarios de risque possibles. Le premier est que le chargeur ne sera pas en mesure de remettre les marchandises prêtes pour le transport au port de chargement. Dans le cas d'une ligne régulière, le navire partira sans avoir pris à son bord les conteneurs appartenant à ce chargeur. Dans le cas de services de transport en vrac, le chargeur pourra notamment être tenu de payer les surestaries, mais il s'agit là d'un point qui n'entre pas dans le champ d'application du projet de convention.

18. Le second scénario est que des marchandises qui se trouvent déjà à bord d'un navire retardent celui-ci. Si ce retard est dû au fait que le chargeur n'a pas informé le transporteur de la nature dangereuse des marchandises ou n'a pas marqué ou étiqueté celles-ci de façon appropriée, il sera de plein droit responsable du retard qui en a résulté. Il sera également responsable de plein droit du retard dû à l'inexactitude des informations et des documents qu'il a effectivement fournis au transporteur. Dans tous les autres cas, il ne sera responsable qu'en cas de faute de sa part. On peut citer comme exemple typique le fait que, la présence d'insectes dans les conteneurs appartenant à un chargeur ayant été constatée, le navire s'est vu refuser l'entrée du port de déchargement en attendant la fumigation de la cargaison, ou encore que les autorités douanières ont refusé de laisser le navire décharger sa cargaison en raison de l'absence de documents concernant les marchandises de certains conteneurs. Le transporteur peut dans ce cas subir une perte directe (frais de fumigation, coûts liés à l'obligation de retourner dans un port précédent pour

décharger certains conteneurs, inspections à bord, etc.). Il s'agit toutefois de risques auxquels les chargeurs sont déjà exposés à l'heure actuelle. Il semble également que la perte directe que subira un transporteur en pareil cas sera le plus souvent limitée.

19. Le risque le plus important en l'occurrence tient au fait que d'autres propriétaires de marchandises peuvent subir des pertes indirectes considérables en raison de ce retard. Toutefois, cela n'augmentera pas le risque auquel est exposé le transporteur. Comme on l'a indiqué plus haut, celui-ci n'est pas responsable des actes ou omissions d'un chargeur et n'est donc pas responsable des pertes que subissent d'autres chargeurs du fait de ces actes ou omissions. Par conséquent, le risque qu'un transporteur se retourne contre le chargeur est minime. Ce n'est que lorsque le retard a été causé conjointement par le chargeur et le transporteur et que ce dernier a entièrement dédommagé les autres chargeurs qu'une action récursoire paraît possible. Cependant, dans la pratique, une telle situation ne se présentera pas en raison de la disposition relative à la répartition figurant dans le projet d'article 17-6. Il semblerait que le véritable risque soit que les autres chargeurs intentent une action fondée sur la responsabilité extracontractuelle du chargeur, mais il s'agit d'un risque auquel celui-ci sera toujours exposé, quelle que soit la règle de responsabilité énoncée au chapitre 8 du projet de convention.

VII. Assurance

20. On peut supposer que la responsabilité du transporteur en cas de retard pourra être assurée par les P & I clubs. Le risque que le transporteur soit tenu responsable d'une perte économique résultant du retard paraît relativement limité et les probabilités pour qu'un scénario catastrophe se concrétise semblent encore plus infimes, comme en témoigne le fait que les dispositions nationales concernant la responsabilité du transporteur pour retard du code maritime scandinave de 1994 n'ont produit pour l'instant aucune jurisprudence. Quand bien même un scénario catastrophe se réaliserait, la réparation serait limitée à un certain montant. On peut donc supposer que la prise en compte du risque responsabilité pour retard dans les contrats d'assurance souscrits auprès des P & I clubs n'aura qu'un effet marginal sur le montant des primes.

21. En ce qui concerne la couverture du risque qu'encourt le chargeur de voir sa responsabilité engagée vis-à-vis du transporteur en cas de retard, la situation est plus compliquée. En principe, l'assurance marchandises ne couvre pas la responsabilité. C'est par exemple le cas des Clauses de l'Institut sur les cargaisons. Sur certains marchés, comme le marché scandinave, l'assurance marchandises peut couvrir certains risques responsabilité mineurs. Par exemple, si une soute est contaminée en liaison avec les dommages subis par les marchandises, le chargeur peut se faire rembourser par l'assureur le dédommagement des frais de nettoyage de la soute. La perte économique pure ne sera jamais couverte.

22. Il n'est pas certain non plus que ces risques soient couverts par l'assurance responsabilité générale d'une entreprise intervenant comme chargeur. Comme il est indiqué plus haut, le chargeur sera exposé au risque de perte directe subie par le transporteur et, dans certains cas également, au risque de perte indirecte, c'est-à-dire la perte subie par les autres chargeurs. Il importe toutefois de souligner à propos des règles proposées dans le projet de convention que ces risques ne sont pas nouveaux.

Ils existent déjà aujourd'hui. Par exemple, un chargeur qui cause un dommage au navire sera exposé au risque de devoir indemniser le transporteur non seulement pour les dommages physiques causés au navire, mais aussi pour la perte économique pure, telle que la perte du fret, etc. En outre, il risquera d'être assigné par les autres chargeurs en remboursement des frais que le retard leur a occasionnés.

VIII. Les différentes solutions envisageables et leurs effets

23. D'un point de vue pratique, il semblerait que l'on ait le choix entre trois solutions pour régler la question de la responsabilité pour retard dans le projet de convention. La première solution consisterait à écarter entièrement la question de la responsabilité pour retard du champ d'application du projet de convention, sauf en ce qui concerne la responsabilité pour retard dû à la présentation d'informations inexactes (voir art. 3-5 des Règles de Hambourg). En d'autres termes, toutes les références au retard seraient supprimées. En ce qui concerne la responsabilité du transporteur pour retard, cela signifierait dans la pratique que l'on laisserait à la loi nationale le soin de régler cette question et qu'il n'y aurait aucune uniformité. Le fait de ne pas traiter la question de la responsabilité du transporteur pour retard engendrerait une discordance entre, d'une part, le projet de convention et, d'autre part, la Convention CMR et les règles COTIF/CIM, en vertu desquelles le transporteur est impérativement responsable du retard. En raison du principe de réseau adopté dans le projet d'article 27, le transporteur sera exposé à une telle responsabilité. Le fait de ne pas traiter la responsabilité pour retard du transporteur contractant dans le projet de convention aurait aussi probablement pour conséquence que les transporteurs exécutants terrestres seraient davantage exposés à des demandes de réparation pour retard car ils sont souvent soumis à des régimes nationaux de responsabilité obligatoire qui prévoient une responsabilité pour retard.

24. On pourrait également faire valoir qu'aujourd'hui déjà, les concepts de transport de porte-à-porte jouent un rôle important dans les systèmes de production modernes et que la livraison à temps des marchandises constitue un aspect essentiel de ces concepts. Afin de réduire les coûts, les composants sont souvent produits de façon simultanée par des sous-traitants, l'entreposage étant réduit au minimum dans la chaîne logistique. En d'autres termes, supprimer la responsabilité pour retard irait dans une certaine mesure à l'encontre du principe selon lequel le projet de convention devrait correspondre à la législation moderne dont a besoin l'industrie mondiale des transports maritimes et des services logistiques.

25. En ce qui concerne la responsabilité du chargeur pour retard, le fait de supprimer toutes les références au retard ne signifierait pas pour autant que celui-ci n'assumerait aucune responsabilité de ce chef en application du projet de convention. Même si le projet d'article 31 ne faisait pas expressément mention du retard, dans de nombreux ressorts, le chargeur pourrait toujours voir sa responsabilité engagée en cas de retard dû au fait que le navire a été endommagé ou que des documents n'ont pas été soumis.

26. Une question qui pourrait se poser à ce propos, qu'il soit ou non fait mention du retard dans le projet d'article 31, est celle de savoir si la responsabilité du chargeur doit être limitée et, dans l'affirmative, à quel niveau. L'intérêt d'une telle limite est de réduire l'exposition au risque, qui autrement serait considérable si le

navire était entièrement perdu. Le chargeur serait alors responsable de la perte directe (navire et équipements connexes) ainsi que des pertes indirectes (fret, etc.).

27. La deuxième solution serait de maintenir les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de retard dans le projet de convention, mais de supprimer les mentions expresses du retard dans le chapitre relatif aux obligations du chargeur. Ainsi, le transporteur n'aurait plus qu'une responsabilité limitée uniforme. Comme on l'a indiqué plus haut, cela n'aurait pas d'incidence sur le chargeur étant donné que le transporteur n'est pas responsable des actes d'un chargeur vis-à-vis des autres. L'avantage d'une telle solution découle du constat suivant: alors que la livraison des marchandises à destination est une obligation essentielle stipulée dans le contrat de transport, on ne peut pas en dire autant des obligations qui incombent au chargeur de remettre les marchandises et certains documents au transporteur. L'obligation première du chargeur est de payer le fret. Par conséquent, il semblerait qu'il n'y ait pas, en ce qui concerne la responsabilité du chargeur, le même besoin d'uniformisation à l'échelon international qu'en ce qui concerne la responsabilité du transporteur. Comme on l'a indiqué plus haut, une telle suppression ne signifierait pas pour autant que le chargeur n'assumerait aucune responsabilité. Sa responsabilité pourrait toujours être engagée en cas de retard résultant de l'endommagement du navire ou de la présentation d'informations inexacts et, pour ce qui est de sa responsabilité en cas de retard imputable à d'autres causes, on s'en remettrait à la loi nationale.

28. La troisième solution serait de conserver toutes les mentions du retard imputable tant au transporteur qu'au chargeur. Dans ce cas, il pourrait être nécessaire de limiter la responsabilité du chargeur à un niveau jugé acceptable tant par celui-ci que par le transporteur. Il n'est pas facile de fixer un tel niveau étant donné que le type et le montant du préjudice peuvent varier considérablement d'un cas à l'autre. On pourrait par exemple décider que le chargeur serait entièrement responsable de la perte physique telle que la perte et l'endommagement du navire et d'équipements connexes. En ce qui concerne la perte économique, directe ou indirecte, le chargeur serait responsable de la perte à concurrence de la valeur des marchandises expédiées. Cette solution n'est pas parfaite parce que des marchandises dont la valeur est relativement faible peuvent causer autant de dommages que des marchandises dont la valeur est plus élevée, mais cela aurait au moins pour effet que les chargeurs qui expédient d'importantes quantités de marchandises ayant une valeur relativement élevée assumeraient une plus grande responsabilité. L'avantage de faire dépendre la limite de la valeur des marchandises expédiées et non de leur poids réside dans le fait que l'on peut éviter ainsi d'établir une formule basée sur le DTS. Un système fondé sur la valeur des marchandises rappellerait les solutions que l'on rencontre souvent dans les contrats de vente commerciaux, lesquels font dépendre le montant maximum de la réparation du montant total du contrat, c'est-à-dire de la valeur des marchandises vendues. La limite de responsabilité pour retard de livraison pourrait être fixée par exemple à 15 % ou à 30 % du montant du contrat. Cependant, compte tenu du fait que les chargeurs expédient parfois des volumes relativement faibles, on pourrait fixer comme limite la valeur totale des marchandises et non une fraction de cette valeur. En fixant une limite, on accroîtrait la prévisibilité et on donnerait au chargeur la possibilité de mieux s'assurer, par exemple en ajoutant une clause relative à la responsabilité pour retard à l'assurance marchandises existante ou à son assurance responsabilité.