



Assemblée générale

Distr.: Limitée
7 août 2003

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Douzième session
Vienne, 6-17 octobre 2003

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

Proposition des États-Unis d'Amérique

Note du Secrétariat

En vue de la douzième session du Groupe de travail III (Droit des transports), durant laquelle ce dernier devrait entamer sa deuxième lecture d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises [par mer] en se fondant sur une note du Secrétariat (A/CN.9/WG.III/WP.32), le Gouvernement des États-Unis d'Amérique a présenté, le 11 juillet 2003, le texte d'une proposition concernant 10 aspects de ce projet d'instrument afin que le Groupe de travail l'examine. On trouvera en annexe à la présente note la traduction de ce texte tel qu'il a été reçu par le Secrétariat.



Annexe

Proposition des États-Unis d'Amérique

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Introduction	<i>1-4</i>	3
I. Champ d'application et parties exécutantes.	<i>5-9</i>	3
II. Limites de responsabilité prévues dans les Règles de La Haye-Visby/procédure de modification	<i>10-12</i>	4
III. Exonérations de responsabilité, faute nautique et charge de la preuve	<i>13-17</i>	5
IV. Accords de services réguliers de transport maritime	<i>18-29</i>	7
A. Qu'est-ce qu'un accord de services réguliers de transport maritime?	<i>19-22</i>	7
B. Traitement au chapitre 17 plutôt qu'au chapitre 3 du projet d'instrument	<i>23-28</i>	8
C. Recommandation	<i>29</i>	9
V. Élection du for	<i>30-35</i>	10
A. Règle générale	<i>30-33</i>	10
B. Exceptions à la règle générale dans les cas où entrent en jeu des accords de services réguliers de transport maritime	<i>34-35</i>	11
VI. Réserves	<i>36</i>	11
VII. Déroutement	<i>37-38</i>	12
VIII. Retard	<i>39-40</i>	12
IX. Contrats mixtes et arrangements conclus par l'agent du chargeur	<i>41</i>	13
X. Fausse déclaration du chargeur	<i>42-43</i>	13

Introduction

1. Les États-Unis d'Amérique se félicitent de la nouvelle initiative de la CNUDCI visant à promouvoir la cause de l'harmonisation du droit international des transports. Nous remercions également le Comité maritime international (CMI) pour sa contribution dans ce domaine.
2. Aux neuvième, dixième et onzième sessions du Groupe de travail III, les représentants et les observateurs ont examiné, une à une, les dispositions du projet d'instrument¹. Cet examen a été très utile et les États-Unis accueillent avec intérêt toutes les vues constructives que les participants ont exprimées à cette occasion afin de faire avancer le projet. Nous pensons que le moment est maintenant venu, toutefois, de reconnaître que les questions controversées ne peuvent être résolues séparément. Pour achever le présent projet avec succès, il faudra trouver des compromis commerciaux dans lesquels les différents secteurs concernés ne pourront chacun atteindre qu'une partie de leurs objectifs généraux.
3. Aux États-Unis, nous avons consulté des représentants des principaux secteurs concernés. Ceux-ci ont participé activement au processus de négociation afin de parvenir à un compromis commercial qui puisse être généralement acceptable pour toutes les parties intéressées. La présente proposition, qui se fonde sur les résultats de ce processus, a pour but de régler les principaux points contestés de manière globale. Nous sommes d'avis qu'une convention inspirée de cette proposition globale favorisera l'efficacité et l'uniformité dans le commerce international.
4. La proposition porte sur 10 questions importantes qu'il faudrait aborder dans toute convention future. Elle devrait toutefois être considérée comme un tout indissociable. Elle constitue un équilibre délicat entre différents droits et intérêts. Cela ne signifie pas que les États-Unis ne souhaitent pas débattre de tel ou tel aspect de la proposition mais simplement qu'en changeant un de ses aspects, on devra peut-être en reconsidérer et modifier d'autres pour préserver cet équilibre qui, selon nous, est nécessaire pour mener à bonne fin une réforme bien nécessaire. Chacun des principaux secteurs commerciaux intéressés a déjà fait d'énormes concessions pour parvenir à la position de compromis décrite ici.

I. Champ d'application et parties exécutantes

5. Dans leur proposition globale, les États-Unis sont favorables à un régime porte à porte s'appuyant sur un système de responsabilité uniforme entre cocontractants, sauf dans certains cas où serait appliqué un système de réseau limité. Ainsi, la responsabilité du transporteur contractant envers les chargeurs serait toujours déterminée conformément aux dispositions de droit matériel sur la responsabilité prévues dans l'instrument (y compris les dispositions concernant les limitations et exonérations) sauf lorsque le principe du réseau s'applique en leur lieu et place. Pour assurer le plus haut degré d'uniformité possible, nous limiterions cette exception autant que faire se peut. Pour les États-Unis, l'exception entraînant l'application d'un système de réseau limité prévue à l'article 4.2.1 du projet d'instrument serait acceptable.
6. Outre qu'il établit le régime de responsabilité entre le transporteur contractant et les chargeurs, l'instrument devrait énoncer les règles de fond régissant la

¹ Les mots "projet d'instrument" employés dans la présente proposition désignent le projet d'instrument sur le droit des transports figurant en annexe au document A/CN.9/WG.III/WP.21.

responsabilité des “parties exécutantes maritimes”, en d’autres termes les parties qui exécutent ou s’engagent à exécuter les obligations du transporteur contractant pour l’étape du transport où les marchandises voyagent de port à port. Il s’agirait en l’occurrence, par exemple, des transporteurs maritimes, des transporteurs proposant des services feeder, des manutentionnaires portuaires et des exploitants de terminaux maritimes.

7. En ce qui concerne d’autres parties exécutantes, l’instrument ne devrait pas créer de nouveaux droits d’action ni supprimer de droits d’action existants. Par exemple, la responsabilité d’un transporteur intérieur (par exemple, un camionneur ou un transporteur ferroviaire) devrait se fonder sur le droit en vigueur. Dans certains pays, il peut s’agir d’une convention unimodale régionale telle que la CMR, dans d’autres, d’une législation interne impérative ou non sur le transport intérieur ou du droit généralement applicable en matière de responsabilité extracontractuelle. Dans certains pays, il se peut que les chargeurs ne soient pas autorisés à agir contre les parties exécutantes d’un transport intérieur. En maintenant le statu quo dans ce domaine, on préserverait évidemment tout droit qu’une partie exécutante d’un transport intérieur peut avoir, en vertu de la législation nationale applicable, d’invoquer une clause Himalaya pour se prévaloir des droits que l’instrument confère au transporteur contractant. L’instrument ne devrait ni renforcer ni affaiblir les droits existants.

8. Pour appliquer la présente proposition concernant les parties exécutantes, les États-Unis sont favorables à l’adoption de la définition de “partie exécutante” qui est proposée au paragraphe 16 du commentaire sur le projet d’instrument. La définition figurant à l’article 1.17, qui exige la manutention “physique” de la cargaison, est trop restrictive. Une définition un peu plus large faisant référence à une partie qui “s’acquitte ou s’engage à s’acquitter” des obligations du transporteur contractant conviendrait mieux. Une partie qui s’engage à exécuter une portion du transport mais qui, par la suite, ne remplit pas du tout son engagement, ne devrait pas être favorisée par rapport à une partie dans une situation similaire qui tente de s’acquitter de ses obligations de bonne foi mais échoue par négligence. De plus, étant donné que le caractère restrictif de la définition s’explique par le souci de ne pas imposer de responsabilité aux parties exécutantes d’un transport intérieur qui ne manutentionnent pas physiquement les marchandises, nous proposons pour répondre à ce souci d’exclure toutes les parties exécutantes d’un transport intérieur du champ d’application des dispositions sur la responsabilité prévues dans l’instrument.

9. *Recommandations*: Pour appliquer cet aspect de la proposition, il faudrait modifier l’article 1.17 du projet d’instrument dans le sens proposé au paragraphe 16 du commentaire. Une définition supplémentaire indiquant qui sont les parties exécutantes “maritimes” devrait être ajoutée. Les articles 6.3.1 et 6.3.2 b) du projet d’instrument devraient être revus de sorte que l’instrument crée un droit d’action direct contre les parties exécutantes maritimes seulement. L’article 6.3.3 devrait être amendé de sorte que la protection automatique conférée par la clause Himalaya ne soit étendue qu’aux parties exécutantes maritimes assumant une responsabilité en vertu de l’instrument.

II. Limites de responsabilité prévues dans les Règles de La Haye-Visby/procédure de modification

10. Les limites de responsabilité seront un élément fondamental de tout nouvel instrument régissant la responsabilité dans le transport de marchandises. Pour

l'instant, l'article 6.7.1 est incomplet: il n'indique pas les limites applicables, des blancs ayant été laissés pour les chiffres qui seront insérés ultérieurement. Dans leur proposition globale, les États-Unis sont favorables à ce que les limites par colis et par unité de poids fixées dans les Règles de La Haye-Visby (à savoir 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par kilogramme) soient reprises dans l'article 6.7.1. Nous pensons que les limites actuellement prévues dans les Règles de La Haye-Visby constituent un juste équilibre entre les différents intérêts. Les chargeurs sont raisonnablement assurés de recouvrer leurs créances, car l'immense majorité d'entre elles entrent dans les limites fixées². Les transporteurs bénéficient du degré de prévisibilité raisonnable dont ils ont besoin pour leurs calculs en matière d'assurance et de risque.

11. Afin que le nouvel instrument ne devienne pas obsolète au fil des années, toutefois, les États-Unis proposent qu'il comporte également une procédure pouvant être utilisée pour actualiser les limites de responsabilité prévues. Dans leur proposition globale, les États-Unis sont partisans d'une procédure dont les modalités seraient les suivantes: i) les limites ne pourraient être modifiées pendant une période de sept ans à compter de la date d'entrée en vigueur de l'instrument ou de la date de leur dernière modification; ii) avant que tout changement ne soit envisagé, une majorité des parties à l'instrument doit présenter une proposition de modification pour examen par toutes les parties; iii) un vote des deux tiers des parties serait exigé pour la modification des limites; iv) les limites en vigueur ne pourraient être relevées ou abaissées de plus de 21 % en une seule fois et, au total, ne pourraient être relevées de plus de 100 % cumulativement par rapport aux limites initialement fixées; et v) toute modification prendrait effet un an après la date à laquelle elle a été approuvée.

12. En prévoyant une procédure de modification comme celle décrite ci-dessus, on permettrait au nouvel instrument de rester un document "vivant" et on éviterait ainsi la difficulté d'avoir à renégocier un traité entièrement nouveau uniquement pour actualiser les limites de responsabilité dans l'avenir. La procédure proposée ne permettrait cependant pas l'ajustement automatique des limites. Elle garantirait en revanche la prévisibilité, car les limites fixées resteraient inchangées pendant au moins huit ans. Elle ne permettrait pas que quelques parties seulement présentent une proposition d'actualisation et exigerait un vote des deux tiers pour qu'une modification puisse être adoptée. En outre, elle fixe un plafond que ne doit pas dépasser la modification susceptible d'être adoptée. Nous pensons que cette procédure est un moyen équilibré de déterminer le montant de la responsabilité du transporteur à appliquer dans l'avenir.

III. Exonérations de responsabilité, faute nautique et charge de la preuve

13. Dans leur proposition globale, les États-Unis sont partisans de conserver tels quels pour l'essentiel la plupart des cas d'exonération de responsabilité du transporteur prévus à l'article 4-2 des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-

² Non seulement l'immense majorité des créances entrent dans les limites fixées par les Règles de La Haye-Visby, mais leur montant moyen est également bien inférieur à ces limites. En 2001 (année la plus récente pour laquelle on dispose de données), la valeur moyenne des marchandises expédiées à destination ou à partir des États-Unis s'élevait à 0,44 DTS par kilogramme. En outre, la disposition sur les conteneurs (que reprend l'article 6.7.2 du projet d'instrument) a pour effet, dans la pratique, d'assurer que tous les "colis" transportés dans des conteneurs, à l'exception des plus exceptionnels, valent moins de 666,67 DTS.

Visby. Le seul cas d'exonération qui devrait être supprimé est la faute nautique prévue à l'article 4-2 a) des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby (et à l'article 6.1.2 a) du projet d'instrument). Nous serions également favorables à ce que l'exception relative à l'incendie prévue à l'article 4-2 b) des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby soit reformulée de sorte que l'extension du champ d'application du nouvel instrument au transport de porte à porte (alors que les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby régissent le transport de palan à palan) n'élargisse pas la portée de cette exception.

14. Les exceptions énoncées dans l'instrument devraient exonérer un transporteur de responsabilité et non constituer une simple présomption d'absence de faute de la part de celui-ci. Ces deux approches ne diffèrent pas vraiment dans la pratique. Même dans le régime d'exonération prévu par les Règles de La Haye et les Règles de La Haye-Visby, un transporteur est déchu du droit d'invoquer une exception si les chargeurs peuvent prouver qu'il a commis une faute. Ce régime fonctionne donc, dans la pratique, comme un système de présomption. Nous préférons toutefois que les exceptions énumérées dans l'instrument constituent un régime d'exonération de responsabilité afin que leur application soit plus prévisible et plus uniforme, étant donné la jurisprudence importante à laquelle ont déjà donné lieu les traités existant en matière de responsabilité dans le transport de marchandises qui considèrent ces exceptions comme exonérant le transporteur de responsabilité.

15. Bien que les États-Unis soient favorables à la suppression de l'exception de la faute nautique, nous pensons que cette modification pose problème compte tenu de la répartition actuelle de la charge de la preuve. Si l'on adopte la répartition proposée dans la première variante de l'article 6.1.4 du projet d'instrument, qui est conforme à la législation en vigueur dans de nombreux pays (comme l'explique le paragraphe 89 du commentaire), la suppression de cette exception aura très probablement pour effet involontaire d'empêcher le transporteur de se prévaloir des exceptions prévues par la loi dans toute affaire où il pourrait exciper de la faute nautique de façon plausible. La deuxième variante de l'article 6.1.4, qui est expliquée plus en détail aux paragraphes 90 et 91 du commentaire, résout ce problème. Elle offre en outre un moyen plus équilibré et plus efficace de traiter les cas de faute partielle du transporteur ainsi que les situations où il est difficile de déterminer l'étendue de sa faute et les exonérations applicables.

16. *Recommandation*: Pour appliquer cet aspect de la proposition, il faudrait remplacer les articles 6.1.2 et 6.1.3 du projet d'instrument par un texte presque identique à celui de l'article 4-2 c) à q) des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby. On devrait en outre reformuler l'article 6.1.4 en s'inspirant de la deuxième variante. Enfin, l'exception relative à l'incendie devrait être libellée en gros de la manière suivante:

“Ni un transporteur maritime ni un navire n'est responsable de la perte ou du dommage résultant d'un incendie à bord d'un navire, à moins qu'il n'ait été causé par le fait ou la faute du transporteur maritime, s'agissant d'un incendie à bord d'un navire qui est fourni. Le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage résultant d'un incendie à bord d'un navire à moins qu'il n'ait été causé par le fait ou la faute du transporteur.”

17. Cette disposition introduit le terme “transporteur maritime”, qui pourrait être défini comme désignant “une partie exécutante qui est propriétaire, exploitant ou affréteur d'un navire utilisé dans le transport de marchandises par mer”.

IV. Accords de services réguliers de transport maritime

18. Une question importante aux États-Unis (et, selon nous, dans d'autres pays aussi) est de savoir comment l'instrument devrait traiter certains accords spécialisés et adaptés qui sont négociés entre chargeurs et transporteurs pour des services de lignes maritimes. Dans leur proposition globale, les États-Unis pensent que l'instrument devrait régir ce type d'accord, que nous appellerons ici "accord de services réguliers de transport maritime", à moins que les cocontractants ne conviennent expressément de déroger à tout ou partie de ses dispositions. Une décision de dérogation ne lierait toutefois que ces mêmes cocontractants. Les avis diffèrent, aussi bien aux États-Unis qu'au niveau international, quant à la possibilité de déroger uniquement aux dispositions de l'instrument relatives aux limites de responsabilité. Le point de vue des États-Unis est néanmoins que les parties à un accord de services réguliers de transport maritime devraient être en mesure de déroger à n'importe quelle disposition de l'instrument.

A. Qu'est-ce qu'un accord de services réguliers de transport maritime?

19. Les accords de services réguliers de transport maritime sont de plus en plus utilisés dans de nombreux échanges internationaux depuis que les États-Unis ont modifié leur réglementation concernant le secteur des transports maritimes de ligne en 1984 et 1998 pour permettre la négociation de contrats de services de ligne avec mise en concurrence. De ce fait, un volume considérable de marchandises de ligne emprunte aujourd'hui, dans le cadre de ce type de contrat, de nombreuses routes commerciales internationales.

20. Les accords de services réguliers de transport maritime sont utilisés exclusivement pour des services de ligne et non pour le transport privé ou industriel utilisant des services de vraquier, de navire-citerne, de néovraquier ou d'autres services non réguliers. En tant que tels, ils se distinguent des chartes-parties et des contrats de transport au volume (mentionnés au chapitre 3 de l'instrument), qui sont utilisés pour des services non réguliers.

21. Le terme "service de ligne" est bien compris dans tous les secteurs. Il s'agit d'un service utilisé pour le transport de marchandises diverses dans le cadre d'échanges établis et réguliers entre plusieurs ports spécifiés. Contrairement au navire de transport privé, un navire de ligne assure la desserte de ports suivant un horaire publié en effectuant des escales régulières, qu'il ait ou non une cargaison à transporter. En règle générale, le service de ligne fait l'objet d'une publicité et peut être utilisé par tous les clients ayant une cargaison susceptible d'être transportée sur les navires et au moyen des services fournis par le transporteur.

22. Pour que des contrats soient considérés comme des accords de services réguliers de transport maritime dans l'instrument, ils devraient présenter les caractéristiques suivantes: 1) Ils sont conclus par écrit (ou par des moyens électroniques comparables), mais non sous la forme d'un connaissance ou d'un document de transport émis au moment où le transporteur ou une partie exécutante reçoit les marchandises; 2) ils sont utilisés pour des services de ligne; 3) ils comportent une obligation de service de la part du transporteur, non imposée par ailleurs aux transporteurs dans l'instrument (par exemple, l'obligation d'assurer de façon appropriée la réception, le chargement, l'arrimage, le transport et la livraison de la cargaison); 4) le chargeur convient de remettre un volume de marchandises qui seront transportées par expéditions successives (en d'autres termes, le contrat

couvre plusieurs expéditions); et 5) le chargeur et le transporteur négocient des taux et des tarifs sur la base du volume de marchandises et des services qu'ils se sont engagés à fournir respectivement.

B. Traitement au chapitre 17 plutôt qu'au chapitre 3 du projet d'instrument

23. Les États-Unis pensent que, d'une manière générale, toutes les expéditions effectuées dans le cadre d'accords de services réguliers de transport maritime devraient être régies par l'instrument, sauf si les parties conviennent expressément de déroger à toutes les dispositions dudit instrument ou à certaines d'entre elles. Ainsi, la majorité des marchandises transportées conformément à ces accords sera soumise à l'instrument, sauf volonté contraire expresse des cocontractants. Une décision de déroger aux dispositions de l'instrument ne liera que les parties aux accords de services réguliers de transport maritime. Ainsi, lorsqu'un connaissement ou un autre document de transport est émis pour une expédition effectuée conformément à ce type d'accord, toute personne qui est partie à ce connaissement ou à ce document de transport ou qui le détient, mais qui n'est pas également partie à l'accord, ne serait pas liée par une décision de déroger aux dispositions de l'instrument.

24. Le fait d'autoriser les parties à s'entendre sur des conditions spécialisées accroît l'efficacité et favorise l'offre de services mieux adaptés aux besoins des entreprises internationales. Près de 20 années d'expérience ont montré que ni les transporteurs ni les chargeurs ne sont dans une position particulièrement défavorable pour négocier les conditions de base du transport. En fait, les parties à un accord de services réguliers de transport maritime concluent souvent ce type de contrat pour mettre en place une relation de transport sur mesure qui tienne compte de leurs besoins commerciaux.

25. Si les accords de services réguliers de transport maritime sont traités au chapitre 3 et exclus du champ d'application de l'instrument par l'article 3.3.1, des milliers de navires de ligne et un volume considérable de marchandises échapperaient aux dispositions de l'instrument, sauf si les parties concluaient un contrat qui incorporerait ce dernier sous forme de stipulation contractuelle. Les États-Unis sont fermement opposés à cette solution. Nous pensons que l'instrument devrait être la norme qui s'applique automatiquement au transport de porte à porte dans les relations entre le chargeur et le transporteur pour les expéditions effectuées conformément à ces accords. Toutefois, pour les besoins du commerce, il devrait être loisible aux parties commerciales de modeler leurs accords de transport comme bon leur semble et, notamment, de convenir de déroger à l'instrument.

26. On a exprimé la crainte que cette disposition ne soit injuste pour les petits chargeurs. Dans la pratique, cela n'a pas été le cas en ce qui concerne la possibilité pour ceux-ci de conclure des contrats de services de ligne et d'en négocier les tarifs et les conditions. De plus, si un chargeur n'est pas satisfait du résultat d'une négociation, il peut choisir de ne pas conclure le contrat et expédier sa cargaison aux tarifs ou aux prix standard habituellement pratiqués par les transporteurs de ligne ou bien faire appel à un transporteur concurrent. La disponibilité de ces prix et tarifs standard et l'offre constante d'autres services compétitifs distinguent également le transport de ligne des autres formes de transport maritime.

27. Il est intéressant de constater que, contrairement aux traités sur le transport de passagers et de bagages, qui concernent avant tout les transporteurs et les

consommateurs, l'instrument traitera presque exclusivement d'entreprises qui connaissent bien les règles des échanges internationaux. Les acheteurs et les vendeurs de marchandises doivent avoir des connaissances de base en matière commerciale pour s'occuper de commandes et de conventions de vente, de logistique, de transferts de propriété, d'emballage, de droits de douane, de sécurité, de lettres de crédit et d'autres documents financiers, de garanties et d'assurance. Ces parties devraient aussi être en mesure de négocier des clauses de responsabilité spéciales dans le cadre d'un arrangement contractuel particulier de transport si elles le souhaitent.

28. Enfin, en raison d'un problème posé par la législation américaine, qui interdit effectivement aux transporteurs non exploitants de navires (NVOCC) de conclure avec leurs clients des accords de services réguliers de transport maritime, nous sommes disposés à répondre à certaines préoccupations exprimées par ces transporteurs pour éviter qu'ils ne soient indûment défavorisés. En particulier, il serait acceptable d'insérer une disposition interdisant aux transporteurs maritimes de conclure avec des NVOCC des accords de ce type qui fixeraient des limites de responsabilité inférieures au standard prévu dans l'instrument.

C. Recommandation

29. Pour appliquer cet aspect de la proposition, il faudrait amender l'article 17 afin de donner aux parties à un accord de services réguliers de transport maritime la liberté de modifier les dispositions de l'instrument relatives à la responsabilité comme cela est expliqué plus haut. De plus, il faudrait définir dans l'instrument le terme "accord de services réguliers de transport maritime" comme suit:

- a) Le terme "accord de services réguliers de transport maritime" désigne un contrat écrit (ou sous forme électronique), autre qu'un connaissement ou un autre document de transport émis au moment où le transporteur ou une partie exécutante reçoit les marchandises, entre un ou plusieurs chargeurs et un ou plusieurs transporteurs, dans lequel le ou les transporteurs conviennent de s'acquitter d'un engagement significatif de service en vue du transport par mer (qui peut également comprendre un transport intérieur et des services connexes) d'un volume minimum de cargaison par expéditions successives sur des navires utilisés pour un service de ligne, le ou les chargeurs convenant en échange de payer un tarif négocié et de remettre un volume minimum de cargaison;
- b) Aux fins du paragraphe a), le terme "engagement significatif de service" désigne un engagement ou une obligation de service dont un transporteur n'est pas déjà tenu impérativement de s'acquitter en vertu du présent instrument;
- c) Aux fins du paragraphe a), le terme "service de ligne" désigne un service de transport maritime de marchandises faisant l'objet d'une publicité pour lequel sont utilisés des navires transportant des cargaisons diverses dans le cadre d'échanges établis et réguliers entre plusieurs ports spécifiés;
- d) Un "accord de services réguliers de transport maritime" n'inclut pas l'affrètement d'un navire ni l'affrètement d'espaces ou de capacité sur un navire de ligne.

V. Élection du for

A. Règle générale

30. Dans leur proposition globale, les États-Unis pensent que l'instrument devrait limiter le choix du for où pourra être engagée une procédure judiciaire ou arbitrale à certains lieux raisonnables. D'une manière générale, une approche s'inspirant pour l'essentiel de celle qui est suivie dans les Règles de Hambourg serait acceptable, mais deux modifications principales seraient nécessaires. Premièrement, les Règles de Hambourg donnent au "demandeur" le choix entre les différents fors spécifiés, laissant ainsi la possibilité à un transporteur (défendeur potentiel dans une action intentée pour dommage subi par les marchandises) d'agir en demande pour obtenir une déclaration de non-responsabilité et donc de devancer le demandeur lésé dans le choix du for qui revient à ce dernier à juste titre. Deuxièmement, la liste des fors raisonnables devrait être la suivante:

- i) le lieu où les marchandises sont initialement reçues de l'expéditeur par le transporteur ou par une partie exécutante, ou le port dans lequel les marchandises sont initialement chargées sur un navire de mer;
- ii) le lieu où les marchandises sont livrées par le transporteur ou par une partie exécutante conformément à l'article 4.1.3 ou 4.1.4, ou le port dont lequel les marchandises sont finalement déchargées d'un navire de mer;
- iii) l'établissement principal ou la résidence habituelle du défendeur; ou
- iv) le lieu spécifié dans le contrat de transport ou dans un autre accord.

31. Cette liste diffère de celle qui figure dans les Règles de Hambourg essentiellement à deux égards. D'une part, elle inclut les lieux de réception et de livraison, en plus des ports de chargement et de déchargement. Cette modification reconnaît simplement l'application possible de l'instrument au transport de porte à porte (alors que les Règles de Hambourg s'appliquent au transport de port à port). D'autre part, le lieu de la conclusion du contrat est omis de la liste. À une époque où les contrats sont conclus par voie électronique, ce lieu est souvent difficile à déterminer, et même lorsqu'il peut l'être, il n'a généralement pas d'importance pour l'opération. En outre, il peut aisément faire l'objet de manipulations si celles-ci procurent un quelconque avantage.

32. Le "lieu" constituant un for approprié pour les demandes afférentes à la cargaison pourrait être déterminé de plusieurs façons. L'approche suivie dans les Règles de Hambourg (qui consiste à voir quel tribunal a compétence dans le lieu physique précis mentionné) serait acceptable. Cette solution laisse évidemment beaucoup de latitude aux législations internes régissant la procédure judiciaire.

33. L'application de l'instrument au transport de porte à porte et le traitement qu'il accorde aux parties exécutantes exigent aussi que la disposition sur l'élection du for soit rédigée avec le plus grand soin. De notre point de vue, la liste des fors acceptables devrait s'appliquer uniquement aux actions entre le transporteur et les chargeurs. Elle ne convient peut-être pas aux actions intentées contre une partie exécutante. Dans la mesure où l'instrument reconnaît à un ayant droit à la cargaison la possibilité d'agir contre une partie exécutante, le demandeur devrait être autorisé à engager une action devant toute juridiction ayant compétence sur le défendeur.

B. Exceptions à la règle générale dans les cas où entrent en jeu des accords de services réguliers de transport maritime

34. Bien qu'une approche s'inspirant pour l'essentiel de celle qui est adoptée dans les Règles de Hambourg soit acceptable en tant que règle générale, deux exceptions devraient être autorisées dans les cas où entrent en jeu des accords de services réguliers de transport maritime (voir partie IV ci-dessus). Premièrement, les parties à ce type d'accord devraient, dans leurs relations entre elles, avoir la possibilité (pour les raisons exposées plus haut) de convenir expressément par écrit de déroger à toutes les dispositions de l'instrument ou à certaines d'entre elles, y compris à la disposition sur le choix du for. Elles peuvent donc décider d'un commun accord que leurs propres litiges seront soumis à tout for spécifié (même si cette décision ne peut lier les tiers). Ce choix devrait se substituer à tout autre choix prévu par l'instrument. Cette liberté peut être importante dans des situations où les parties savent qu'aucun document de transport ne sera transmis à des tiers (par exemple lorsque des marchandises sont expédiées par une société à une filiale étrangère ou lorsque le cocontractant du transporteur est le destinataire).

35. Deuxièmement, lorsque les parties à un accord de services réguliers de transport maritime désignent un for pour les demandes afférentes à la cargaison, nous pensons que l'instrument devrait prévoir l'extension du for choisi à un tiers subséquent (par exemple, le destinataire ou le porteur subséquent du connaissement), dans certaines conditions, le transporteur et le tiers étant ainsi liés dans les actions intentées entre eux. (Le tiers ne serait pas lié par le choix d'un for dans une action engagée contre une partie exécutante.) En particulier, nous proposons d'autoriser cette extension dans les conditions suivantes:

- i) les parties à l'accord de services réguliers de transport maritime doivent convenir expressément, dans cet accord, d'étendre le for choisi à une partie subséquente;
- ii) la partie subséquente qui sera liée doit être informée par écrit ou par voie électronique du lieu où l'action peut être intentée (par exemple, sur le connaissement ou d'une autre manière);
- iii) le lieu ou les lieux choisis par les parties à l'accord doivent être:
 - a) le lieu où les marchandises sont initialement reçues de l'expéditeur par le transporteur ou par une partie exécutante, ou le port dans lequel les marchandises sont initialement chargées sur un navire de mer, ou
 - b) le lieu où les marchandises sont livrées par le transporteur ou par une partie exécutante conformément à l'article 4.1.3 ou 4.1.4, ou le port dans lequel les marchandises sont finalement déchargées d'un navire de mer, ou
 - c) l'établissement principal ou la résidence habituelle du défendeur, en ce qui concerne une ou plusieurs expéditions effectuées dans le cadre de l'accord en question; et
- iv) le lieu choisi dans l'accord doit être situé dans un pays qui a ratifié l'instrument.

VI. Réserves

36. Les États-Unis approuvent dans l'ensemble la répartition des risques prévue à l'article 8.3 du projet d'instrument. Toutefois nous pensons que, dans certains cas, le traitement accordé dans le projet d'instrument aux marchandises conteneurisées est trop contraignant pour les éventuels ayants droit à la cargaison. Pour les raisons

exposées aux paragraphes 151 et 152 du commentaire, les ayants droit à la cargaison s'attendent légitimement, dans de tels cas, à bénéficier d'une plus grande protection pour ce type de marchandises que celle prévue par le projet. Afin de fournir un moyen équitable et rationnel de savoir ce qui peut être raisonnablement présumé à propos d'une description des marchandises fournie par le chargeur, on devrait modifier l'instrument comme cela est proposé aux paragraphes 153 et 154 du commentaire.

VII. Déroutement

37. Pour la plupart des pays, la théorie du déroutement ne pose pas de sérieuses difficultés. Malheureusement, elle reste un problème aux États-Unis (et peut-être dans d'autres pays de *common law*). Bien que nous soyons favorables à la façon dont le projet d'instrument traite le déroutement, nous pensons qu'il faudrait modifier le texte pour y préciser que le transporteur ne peut être tenu responsable que d'un déroutement "déraisonnable" et que ce concept se rapporte uniquement au routage d'un navire de mer (exploité par le transporteur ou par une partie exécutante). De même, le texte devrait indiquer plus clairement qu'en cas de déroutement "déraisonnable" le transporteur ne serait déchu que du droit de limiter sa responsabilité en application de l'article 6.8.

38. *Recommandation*: Pour appliquer cet aspect de la proposition, il faudrait modifier l'article 6.5 du projet d'instrument comme suit:

- a) le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison dû à tout déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer ou à tout autre déroutement raisonnable;
- b) dans la mesure où un déroutement constitue un manquement de la part du transporteur selon une théorie juridique reconnue par le droit national ou dans le présent instrument, cette théorie ne s'applique que lorsqu'il y a eu déroutement déraisonnable en ce qui concerne le routage d'un navire de mer;
- c) lorsqu'un déroutement constitue un manquement de la part du transporteur, ce manquement n'a effet que conformément aux dispositions du présent instrument. En particulier, un déroutement ne prive pas le transporteur des droits que lui confère le présent instrument, sauf dans la mesure prévue à l'article 6.8.

VIII. Retard

39. Les États-Unis approuvent le traitement prévu à l'article 6.4.1 du projet d'instrument pour la responsabilité en cas de retard sans le texte entre crochets. Étant donné que nous considérons le retard comme une question commerciale devant être négociée entre les parties, nous pensons également que – sauf convention contraire expresse des parties – l'indemnité de retard devrait être limitée aux montants dus en cas de perte ou de dommage matériel, sous réserve des limites de responsabilité générales fixées à l'article 6.7 du projet d'instrument. En d'autres termes, la réparation des dommages indirects ne devrait être autorisée que si les parties en conviennent expressément. Si l'on adopte cette position, il faudrait également supprimer à l'article 6.8 le texte entre crochets faisant référence au retard.

40. *Recommandation*: Pour appliquer cet aspect de la proposition, il faudrait supprimer le texte entre crochets à l'article 6.4.1 et le texte entre crochets faisant référence au retard à l'article 6.8. Il faudrait modifier l'article 6.4.2 comme suit:

“Si un retard de livraison provoque un préjudice qui ne résulte pas de la perte ou du dommage matériel subi par les marchandises transportées, le transporteur ne peut être tenu responsable de ce préjudice que s'il est expressément convenu d'être responsable d'un tel préjudice résultant du retard.”

IX. Contrats mixtes et arrangements conclus par l'agent du chargeur

41. Les États-Unis sont généralement favorables au traitement prévu à l'article 4.3 du projet d'instrument pour les contrats mixtes et les arrangements conclus par l'agent du chargeur. Nous estimons toutefois que certains amendements et éclaircissements sont nécessaires. Avant tout, nous pensons que lorsque le transporteur agit, non en qualité de “transporteur”, mais comme agent du chargeur ou du destinataire, l'article 4.3.2 devrait s'appliquer uniquement par défaut. Les parties devraient être libres de convenir expressément de l'étendue des obligations du transporteur. Nous ajouterions donc, au début de l'article 4.3.2, la formule “Sauf convention contraire expresse”.

X. Fausse déclaration du chargeur

42. La réception d'une description exacte d'une marchandise est d'une importance fondamentale pour la sécurité et le bon déroulement du transport. La nature et la valeur d'une marchandise auront une incidence sur le taux de fret facturé par un transporteur, les arrangements relatifs à la gestion des risques, la sécurité matérielle et d'autres mesures pouvant être nécessaires au bon déroulement du transport. C'est pourquoi nous pensons que, sans limiter d'autres dispositions de l'instrument concernant les cas où les informations requises n'ont pas été dûment communiquées, il faudrait une disposition précise sur ce point (comme au troisième paragraphe de l'article 4-5 des Règles de La Haye et à l'article 4-5 h) des Règles de La Haye-Visby), indiquant que le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage si le chargeur a fait sciemment une déclaration matériellement fausse sur la nature ou la valeur des marchandises.

43. *Recommandation*: Pour appliquer cet aspect de la proposition, nous proposons d'insérer à la fin de l'article 6.1 une nouvelle disposition libellée comme suit:

“Un transporteur n'est pas responsable du retard de livraison, de la perte ou de l'endommagement des marchandises ou liés aux marchandises si le chargeur a fait sciemment une déclaration matériellement fausse sur la nature ou la valeur des marchandises dans le contrat de transport ou dans un document de transport.”