



Assemblée générale

Distr.: Limitée
28 septembre 2004

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Quatorzième session
Vienne, 29 novembre-10 décembre 2004

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

Commentaires du secrétariat de la CNUCED

Note du secrétariat

Le 21 septembre 2004, le secrétariat a reçu des commentaires de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. On trouvera en annexe à la présente note la traduction de ces commentaires tels qu'ils ont été reçus par le secrétariat.



Annexe I

Commentaires du secrétariat de la CNUCED sur la responsabilité du transporteur en vertu de l'article 14 du projet d'instrument

Introduction

1. L'article 14 du projet d'instrument traite de la responsabilité du transporteur en cas de perte, de dommage ou de retard subi par les marchandises. Autrement dit, cette disposition fixe les règles à appliquer, y compris en ce qui concerne la charge de la preuve, pour déterminer dans quelles circonstances un transporteur sera responsable de la perte, du dommage ou du retard subi par les marchandises et dans quelles circonstances il sera exonéré de cette responsabilité. Les pertes dont le transporteur n'est pas responsable doivent être absorbées par le chargeur. Par conséquent, l'article 14 joue un rôle central dans le mécanisme global régissant la responsabilité et la répartition des risques entre le transporteur et le chargeur en vertu du projet d'instrument.
2. Le texte de l'article 14 (initialement art. 6.1) a fait l'objet de plusieurs tentatives de révision, la version la plus récente apparaissant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.36. Des efforts ont été faits pour rendre le texte encore plus clair, en particulier par le CMI à sa conférence annuelle à Vancouver, où un projet amélioré a été élaboré.
3. Les commentaires ci-après visent à faciliter la poursuite de l'examen du projet d'instrument par le Groupe de travail en mettant en lumière un certain nombre de points essentiels concernant les matières régies par l'article 14. Il convient de les examiner à la lumière des observations de fond que le secrétariat de la CNUCED a soumises au sujet de l'article 6.1 du projet initial (voir A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, annexe II, par. 55 à 64).

I. Fondement de la responsabilité et liste des "périls exclus"

4. L'article 14-1 énonce une règle générale concernant la responsabilité du transporteur. S'il est jugé nécessaire de compléter cette règle par une liste d'exceptions, de périls ou d'événements ("périls exclus") à l'article 14-2, il conviendra d'examiner avec soin le contenu et le libellé de cette liste.
5. Les Règles de La Haye-Visby (alinéas a) à q) de l'article IV-2) contiennent une telle liste d'exceptions. Deux de ces exceptions, à savoir la faute nautique et les incendies, mentionnées aux alinéas a) et b) de l'article IV-2, peuvent être invoquées par le transporteur en cas de négligence de la part de ses préposés. Les autres exceptions (alinéas c) à q) de l'article IV-2) sont subordonnées à l'exécution par le transporteur de ses obligations et correspondent à des cas où aucune négligence du transporteur n'est normalement en cause (comme les événements indépendants de la volonté du transporteur, les actes ou omissions du chargeur, les vices des marchandises, etc.).
6. L'article 14-2 donne une liste de "périls exclus" qui, bien que le texte en soit quelque peu différent, correspond à la liste figurant aux alinéas c) à q) de

l'article IV-2 des Règles de La Haye-Visby. La question de savoir s'il faut inclure dans le projet d'instrument, le cas échéant dans une disposition distincte (art. 22), une exception relative à l'incendie (et une exception relative à la faute nautique qui a été supprimée dans la version actuelle) n'a pas encore été tranchée¹.

7. Les alinéas h) et i) de l'article 14-2 énoncent quelques nouveaux motifs d'exonération de responsabilité qui ne figurent pas dans les Règles de La Haye-Visby et qui méritent donc une attention particulière. Ces deux alinéas doivent être examinés à la lumière des projets d'articles 11-2, 12, et 13-2, dont les dispositions, si elles étaient adoptées, accorderaient au transporteur un certain nombre de droits nouveaux. En attendant une décision finale au sujet de ces dispositions, il serait également nécessaire de placer entre crochets les alinéas h) et i) de l'article 14-2.

1. Article 14-2 h)

8. Cette disposition est le corollaire de l'article 11-2, actuellement placé entre crochets, où il est disposé que les parties peuvent convenir que certaines des obligations du transporteur concernant la manutention et le transport des marchandises et le soin à apporter à celles-ci seront exécutées par le chargeur ou en son nom. Comme il était souligné dans les commentaires du secrétariat de la CNUCED concernant les dispositions initiales (art. 5.2.2 et 6.1.3 ix))², cette approche soulève des problèmes dans le contexte des contrats d'adhésion, c'est-à-dire des contrats conclus sur la base de clauses standard du transporteur qui sont souvent imprimées dans un document de transport et qui ne font pas l'objet de négociations. S'agissant de ces contrats, un transporteur pourrait, en faisant figurer une clause dans le document de transport, décider unilatéralement de déléguer au chargeur/destinataire la responsabilité de prendre soin des marchandises (par exemple pour ce qui est du chargement, de l'arrimage et du déchargement). En outre, en vertu de l'article 14-2 h), tel qu'il est actuellement rédigé, le transporteur serait également exonéré de responsabilité en cas de perte des marchandises résultant d'une négligence commise par ses propres mandataires et préposés ou l'une quelconque des parties exécutantes lors de la manutention des marchandises *"au nom du chargeur"*.

2. Article 14-2 i)

9. Ce "péril excepté" correspond aux droits conférés au transporteur par les articles 12 et 13-2 (voir A/CN.9/WG.III/WP.32). Par conséquent, pour déterminer si le transporteur devrait bénéficier de l'exonération de responsabilité envisagée à l'article 14-2 i), il faut examiner également ces deux dispositions.

a) **La variante A de l'article 12** autoriserait le transporteur à refuser de transporter et, si nécessaire, à détruire des marchandises qui *"risquent selon toute vraisemblance ... de présenter un danger pour des personnes ou des biens ou un danger illicite ou inacceptable pour l'environnement"*. Ces droits étendus seraient conférés au transporteur *"nonobstant"* les articles 10, 11 et 13-1, c'est-à-dire nonobstant les obligations qui incombent au transporteur en ce qui concerne le transport des marchandises, le soin à y apporter et l'état de navigabilité du navire. Cela signifie dans la pratique que le transporteur ne serait pas responsable même si

¹ Voir A/CN.9/WG.III/WP.36, par. 9.

² Voir A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, annexe II, par. 49, 50 et 61.

le danger (potentiel) que présentaient les marchandises résultait de l'innavigabilité du navire due à la négligence.

Les droits conférés au transporteur par cette disposition diffèrent considérablement de ceux prévus par l'article IV-6 des Règles de La Haye-Visby. Comme cela a déjà été souligné dans les commentaires du secrétariat de la CNUCED concernant la proposition initiale (art. 5.3³), plusieurs aspects de ce projet de disposition soulèvent des problèmes. Il s'agit notamment de l'étendue du pouvoir d'appréciation accordé au transporteur, du fait que les droits de celui-ci ne seront pas subordonnés à l'accomplissement de ses principales obligations (en particulier l'obligation de maintenir l'état de navigabilité du navire) et de l'absence de toute protection contre des réclamations ou des comportements injustifiés de sa part dans les cas où des marchandises dangereuses sont transportées avec son accord.

La variante B de l'article 12 suit de plus près le texte de l'article IV-6 des Règles de La Haye-Visby, mais donne également des droits au transporteur "*nonobstant*" ses obligations en vertu des articles 10, 11 et 13-1. Ainsi, contrairement aux Règles de La Haye-Visby, cette disposition l'autoriserait à jeter à la mer des marchandises dangereuses sans indemnisation, même dans les cas où, par exemple, le navire n'était pas en état de navigabilité en raison d'une négligence de sa part.

b) **L'article 13-2**, qui est placé entre crochets, donnerait au transporteur un droit étendu de sacrifier les marchandises. Un tel droit ne lui est pas accordé par les Règles de La Haye-Visby ni par aucune autre convention relative à la responsabilité maritime, et la raison pour laquelle une règle contraignante devrait être introduite à cet effet dans l'ensemble de règles de responsabilité obligatoirement applicables qui figurent dans le projet d'instrument n'apparaît pas clairement. Il convient de noter que le transporteur aurait le droit de sacrifier les marchandises quelles que soient les causes du péril et "*nonobstant*" les principales obligations qui lui incombent en vertu du projet d'instrument (art. 10, 11 et 13-1). Par conséquent, il semblerait que, même si le péril était imputable à d'autres marchandises transportées sur le même navire ou à l'innavigabilité du navire due à la négligence, le transporteur aurait quand même le droit de jeter les marchandises à la mer sans indemnisation.

II. Attribution de la charge de la preuve et répartition de la responsabilité en cas de causes concomitantes

10. Les discussions sur le texte de l'article 14 portent dans une large mesure sur la façon de régler la question de la charge de la preuve et celle de l'attribution de la responsabilité en cas de causes concomitantes. Ces questions sont à la fois importantes et complexes.

1. L'importance de l'attribution de la charge de la preuve

11. La charge de la preuve est un concept technico-juridique qui permet de répondre à une question pratique importante, à savoir celle-ci: *si deux parties sont en désaccord, qui doit prouver quoi?* Ce point est très important dans le cadre de tout litige juridique, car il peut en modifier l'issue. Cela est d'autant plus vrai dans

³ Voir A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, annexe II, par. 51 et 52.

les cas où les preuves sont difficiles à obtenir. La partie qui supporte la charge de la preuve en ce qui concerne un point ou un argument particulier doit apporter cette preuve. S'il ne peut pas le faire, il ne pourra pas faire valoir cet argument et devra reconnaître sa défaite sur le point en question. Par conséquent, quiconque supporte la charge de la preuve supporte le risque lié à l'absence de preuve.

12. L'importance pratique de l'attribution de la charge de la preuve est parfaitement illustrée par une décision anglaise récente concernant la responsabilité d'une société d'entrepôt pour la perte de marchandises en sa possession⁴. Selon le contrat pertinent, la défenderesse, à savoir la société d'entrepôt, n'était responsable qu'en cas de négligence. La question centrale à laquelle le tribunal devait répondre pour rendre sa décision était la suivante: quelle partie devait supporter la charge de la preuve en ce qui concerne la négligence? *Les demandeurs devaient-ils prouver que la défenderesse avait fait preuve de négligence ou était-ce à celle-ci de prouver qu'elle n'avait pas fait preuve de négligence?* La réponse à cette question était déterminante pour l'issue du litige étant donné qu'on ne disposait pratiquement d'aucune preuve concernant les causes de la perte. Par conséquent, la partie qui supporterait la charge de la preuve devrait supporter la perte. En l'espèce, le tribunal a décidé que la charge de la preuve incombait à la société défenderesse, pour des raisons tant de justice que de bon sens: celle-ci étant bien mieux placée pour expliquer ce qui s'était passé, c'était à elle de le faire. Comme elle n'a pas été en mesure de réfuter la présomption de négligence, le tribunal a décidé qu'elle était responsable de la perte invoquée.

13. S'agissant d'une perte résultant du transport international de marchandises par mer, il sera souvent difficile, en particulier pour le destinataire ou le chargeur, qui peuvent n'avoir accès à aucun des éléments pertinents, d'obtenir des preuves quant aux causes de cette perte. En outre, la perte, le dommage ou le retard subis par les marchandises pendant le transit étant souvent dus à une combinaison de facteurs, il peut être encore plus difficile en pareil cas de prouver dans quelle mesure les différentes causes recensées y ont contribué. Dans ce contexte, il est clair que des règles relatives à la répartition de la charge de la preuve entre le transporteur et le chargeur sont essentielles pour la répartition globale du risque entre les deux parties.

2. La situation en vertu des Règles de La Haye, de La Haye-Visby et de Hambourg

14. Malgré d'importantes différences de libellé, il est généralement admis que les Règles de La Haye et de La Haye-Visby ainsi que les Règles de Hambourg imposent au transporteur *la charge de la preuve quant aux causes de la perte* une fois qu'une personne pouvant faire valoir un droit sur les marchandises a établi l'existence de cette perte. En l'absence de preuves suffisantes concernant la ou les causes de la perte, le transporteur sera responsable de la perte (dans sa totalité). Le transporteur est donc généralement responsable en cas de perte inexplicée. Lorsque la perte est due à une *combinaison de causes*, il est responsable de la perte dans sa totalité, à moins qu'il ne puisse prouver qu'une *proportion quantifiable de la perte est exclusivement due à une cause dont il n'est pas responsable*.

⁴ *Euro Cellular (Distribution) Plc. c. Danzas Ltd. T/A Danzas AEI Intercontinental and another* [2004] 1 Lloyd's Rep. 521. Le fait que cette décision ne concerne pas le transport de marchandises n'enlève en rien à son intérêt aux fins de la présente discussion.

3. Charge de la preuve et répartition de la responsabilité en cas de perte due à des causes concomitantes dans l'article 14 du projet d'instrument

15. Bien que le débat n'ait pas encore été clos en ce qui concerne un certain nombre de questions relatives à la structure, au contenu et au texte final de l'article 14, il ressort du texte révisé des paragraphes 1 à 3 de cet article (A/CN.9/WG.III/WP.36) que la charge de la preuve en ce qui concerne les *causes* d'une perte incombera au transporteur. Par conséquent, le transporteur assumera le risque lié à l'absence de preuve et sera responsable en cas de perte inexpliquée. Toutefois, comme certaines parties du texte révisé des paragraphes 1 à 3 de l'article 14 sont encore entre crochets, il est difficile à ce stade de déterminer l'effet global des dispositions proposées, en particulier lorsqu'on considère également l'article 14-4, qui traite de la répartition de la responsabilité dans les cas où la perte est due à une combinaison de causes (par exemple, l'innavigabilité du navire et les périls de la mer).

16. Il ressort plus ou moins explicitement des paragraphes 1 à 3 du projet d'article 14 (selon que certains mots actuellement entre crochets seront inclus ou non) qu'il incombera également au transporteur de prouver dans *quelle mesure* des circonstances dont il n'est pas responsable ont *contribué* à la perte. Comme indiqué plus haut, cela correspondrait à la démarche adoptée dans les conventions marines existantes.

17. Toutefois, le projet d'article 14-4, qui dispose que la responsabilité sera répartie de façon proportionnelle, contient entre crochets des mots qui semblent traduire une approche différente correspondant pour l'essentiel à celle de la deuxième variante qui figurait dans le projet d'article 6.1.4 du projet d'instrument initial (A/CN.9/WG.III/WP.21⁵).

18. La deuxième phrase du projet d'article 14-4 dispose que le tribunal peut répartir la responsabilité à parts égales entre le transporteur et le chargeur lorsqu'il *n'est pas en mesure d'en déterminer la répartition effective*. Cela signifie que, si les preuves sont insuffisantes pour déterminer la proportion de la perte imputable aux différentes causes, le transporteur ne sera responsable que de 50 % de la perte. Par conséquent, contrairement à ce que prévoient les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg, le transporteur *ne supporterait pas la charge de prouver dans quelle mesure une proportion quantifiable d'une perte était due à des causes dont il n'était pas responsable*.

19. Les conséquences pratiques de cette différence d'approche pourraient être importantes. Il convient de garder présent à l'esprit qu'un tribunal ne peut statuer – y compris en ce qui concerne la répartition de la responsabilité – que sur la base des preuves dont il dispose, telles qu'elles ont été produites par les parties au litige. La question qui se pose est de savoir que faire dans les cas où les preuves ne sont pas directement accessibles à l'une des parties au litige ou aux deux. Dans ce contexte, la charge de la preuve permet de répartir le risque entre les deux parties. En vertu des Règles de La Haye-Visby, le tribunal répartit aussi la responsabilité en fonction des preuves dont il dispose. Toutefois, comme ces règles imposent au transporteur la charge de la preuve, celui-ci sera responsable de l'ensemble de la perte (jusqu'à

⁵ On trouvera au paragraphe 64 de l'annexe II du document A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, les observations pertinentes du secrétariat de la CNUCED sur cette disposition.

concurrence d'une somme maximum) à moins qu'il ne puisse prouver la *proportion* de la perte qui n'est pas imputable à une faute de sa part. En revanche, la situation envisagée dans le projet d'article 14-4 serait nettement différente. En l'absence de preuves suffisantes, la responsabilité qu'encourrait un transporteur serait limitée à 50 % de la perte (jusqu'à concurrence d'une somme maximum). Dans la pratique, un transporteur ne serait donc incité à produire toute preuve pertinente que si cela réduisait encore plus sa responsabilité. En fait, le risque lié à l'absence de preuve serait assumé par la partie faisant valoir un droit sur les marchandises.

20. On ne voit pas bien comment cette approche pourrait être conciliée avec celle relative à la charge de la preuve que traduisent les paragraphes 1 à 3 de l'article 14 dont il a été question plus haut, en particulier si les mots actuellement entre crochets étaient adoptés et que le transporteur était tenu (explicitement) de prouver également dans *quelle mesure* des circonstances dont il n'était pas responsable avaient *contribué* à la perte.

21. Par conséquent, il semblerait que le Groupe de travail doive encore examiner une question essentielle: celle de savoir si, s'agissant d'une perte due à des causes concomitantes/combinées, le projet d'instrument devrait suivre la même approche que les régimes de responsabilité maritime existants ou en adopter une nouvelle. *En fait, la question qui se pose est de savoir si, lorsqu'on ne dispose pas de preuves suffisantes pour déterminer la contribution d'une cause particulière à une perte, le transporteur devrait être responsable de l'ensemble de la perte (Règles de La Haye-Visby) ou s'il ne devrait être responsable que de 50 % de cette perte.*

22. On a émis l'opinion qu'une nouvelle approche pourrait être justifiée en ce qui concerne la charge de la preuve et la répartition de la responsabilité, compte tenu en particulier du fait que l'exception de la "faute nautique", qui figure à l'article IV-2 a) des Règles de La Haye-Visby ne pourra peut-être pas être invoquée par un transporteur en vertu du projet d'instrument. Il convient de noter toutefois que, même si le jeu de l'exception de la faute nautique pouvait influencer sur l'issue d'une demande d'indemnité pour perte ou avarie de marchandises dans certains cas (par exemple, lorsqu'une erreur de navigation ou une mauvaise gestion du navire avait provoqué une perte ou y avait contribué), un changement d'approche au profit de la règle générale de répartition de la responsabilité envisagée dans l'article 14-4 pourrait avoir une incidence sur un nombre beaucoup plus grand de demandes de ce genre, étant donné que cela concernerait tous les cas où l'état d'innavigabilité du navire dû à la négligence avait contribué à une perte mais où on ne disposait pas de preuves permettant de déterminer dans quelle proportion il y avait contribué.

4. Actions du transporteur contre le chargeur

23. Il convient de souligner que toute décision concernant la charge de la preuve et la répartition des pertes dues à des causes concomitantes dans le contexte du projet d'article 14 ne pourrait se rapporter qu'à des demandes d'indemnité pour perte ou avarie de marchandises, et non à des actions en réparation intentées par le transporteur contre le chargeur, par exemple en vertu de l'article 30 pour dommages subis par le navire en raison du transport de marchandises dangereuses. À l'heure actuelle, on ne voit pas exactement comment les questions de la charge de la preuve et de la répartition de la responsabilité seraient réglées dans les cas où tant des marchandises dangereuses que l'état d'innavigabilité du navire pouvaient avoir contribué à faire subir une perte au transporteur. Les pertes ainsi *subies* par le

transporteur pouvant être très importantes dans la pratique (perte du navire, par exemple), ces questions revêteraient un intérêt considérable pour les chargeurs dont la responsabilité pourrait être engagée. En vertu des Règles de La Haye-Visby, il est clair, au moins en droit britannique, qu'un transporteur ne pourrait pas demander une indemnité au chargeur (voir art. IV-6), à moins qu'il ne puisse réfuter que l'état d'innavigabilité était dû à sa négligence (voir art. IV-1) ou prouver dans quelle mesure une proportion quantifiable de la perte était due uniquement à la présence à bord de marchandises dangereuses transportées à son insu/sans son consentement.

24. À l'heure actuelle, le projet d'instrument ne contient pas de disposition similaire à l'article IV-1 des Règles de La Haye-Visby et on ne sait donc pas s'il aboutirait à la même situation ou si un chargeur, afin de rejeter une demande du transporteur, devrait également prouver que l'état d'innavigabilité qui avait contribué à la perte était dû à la négligence du transporteur. Le Groupe de travail voudra peut-être se demander s'il convient d'ajouter dans l'article 13, qui traite de l'obligation du transporteur quant à l'état de navigabilité du navire, une disposition distincte concernant la charge de la preuve qui serait similaire à l'article IV-1 des Règles de La Haye-Visby.
