



Assemblée générale

Distr.: Limitée
23 février 2006

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international**
Groupe de travail III (Droit des transports)
Dix-septième session
New York, 3-13 avril 2006

Droit des transports: Projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

Obligations du chargeur: Proposition des États-Unis d'Amérique concernant le chapitre 8

Note du secrétariat*

En vue de la dix-septième session du Groupe de travail III (Droit des transports), le Gouvernement des États-Unis a soumis au secrétariat le texte d'une proposition concernant les obligations du chargeur dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer], afin que le Groupe de travail l'examine. On retrouvera en annexe à la présente note la traduction du texte de la proposition tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

* Le présent document est soumis tardivement en raison de la date à laquelle les propositions ont été communiquées au secrétariat.



Annexe

Obligations du chargeur: Chapitre 8 du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]

I. Introduction

1. Les États-Unis soumettent les présentes observations en vue de la dix-septième session du Groupe de travail III, prévue en avril 2006, à laquelle le chapitre 8 (Obligations du chargeur) du projet de convention sera examiné. Dans le présent document, les États-Unis se limitent: 1) à répondre à certaines des propositions formulées dans le texte présenté récemment par la délégation suédoise (A/CN.9/WG.III/WP.67); et 2) à exposer la position des États-Unis sur le traitement du retard.

II. Projet d'article 29. Obligation faite au transporteur de fournir des informations et des instructions

2. Les États-Unis souscrivent à la conclusion formulée par le Groupe de travail à Vienne selon laquelle le projet d'article 29 devrait être reformulé de manière à mettre l'accent sur l'obligation réciproque du transporteur et du chargeur de coopérer de bonne foi dans l'échange d'informations liées à leurs obligations respectives en vertu du projet de convention et nécessaires à l'exécution de ces dernières par les parties. Nous n'estimons cependant pas que l'obligation de répondre à des demandes d'informations devrait être étendue aux informations et aux instructions dont la partie qui les demande a déjà connaissance ou auxquelles elle a raisonnablement accès auprès de sources indépendantes.

3. Nous appuyons donc la variante C de la proposition suédoise (par. 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.67) et suggérons de modifier le titre de l'article pour tenir compte du caractère réciproque de l'obligation. L'article serait alors libellé comme suit:

Article 29. Obligation faite au chargeur et au transporteur de fournir des informations et des instructions

Le transporteur et le chargeur répondent de bonne foi aux demandes raisonnables qu'ils s'adressent, en vue d'obtenir les informations et instructions requises pour la manutention et le transport sûrs des marchandises, lesquelles informations et instructions sont en possession de la partie à laquelle elles sont demandées et ne sont pas raisonnablement accessibles par d'autres moyens à la partie qui les demande.

III. Projet d'article 30. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents

4. Comme un certain nombre de délégations à la session de Vienne, nous sommes très préoccupés par l'étendue et le caractère général des obligations énoncées à l'alinéa b) du projet d'article 30 (respect des lois). Nous constatons spécifiquement avec une vive inquiétude que la portée de cet alinéa dans la Variante A de la proposition suédoise (par. 20 du document A/CN.9/WG.III/WP.67) est excessivement large, car il n'est pas clair si l'obligation imposée par ce paragraphe englobe les obligations juridiques applicables au chargeur ou au transporteur. En outre, il n'est pas raisonnable d'attendre d'un chargeur qu'il ait connaissance de toutes les lois et exigences applicables au transporteur dans des pays étrangers.

5. Si le Groupe de travail conclut qu'une obligation de respect des lois doit figurer dans le projet de convention, il faut, de l'avis des États-Unis, réduire considérablement la portée de cette obligation. Pour aboutir à une exigence plus réaliste, nous proposons donc de limiter l'obligation du chargeur à la fourniture d'informations concernant les marchandises dont le transporteur a uniquement besoin pour respecter les règles et règlements qui s'appliquent à l'expédition, dans la mesure où le chargeur est tenu par la loi de fournir ces informations ou a été avisé en temps utile des informations requises par le transporteur. Nous estimons, en outre, que le chargeur ne devrait pas être tenu de fournir ces informations si elles sont raisonnablement accessibles au transporteur par un autre moyen. Nous sommes d'avis que la présente proposition définit des paramètres raisonnables pour une obligation qui autrement est par trop large, ambiguë et susceptible d'interprétations multiples.

6. Les États-Unis ont donc une préférence marquée pour la Variante B de la proposition suédoise, sous réserve de quelques petites modifications indiquées ci-après:

Article 30. Obligation faite au chargeur de fournir des informations, instructions et documents déterminés

Le chargeur doit fournir au transporteur en temps utile les informations, instructions et documents concernant les marchandises qui sont raisonnablement nécessaires pour:

[...]

b) Le respect par le transporteur des règles et règlements des autorités publiques qui s'appliquent à l'expédition si: i) le chargeur est tenu par la loi applicable de fournir ces informations, instructions et documents; ou ii) le transporteur indique en temps utile au chargeur les informations, instructions et documents dont il a besoin. Sauf si la loi applicable l'exige, le chargeur n'est pas obligé, par le présent alinéa, de fournir des informations, instructions et documents auxquels le transporteur a raisonnablement accès par d'autres moyens; et

IV. Inversion de l'ordre des projets d'articles 29 et 30

7. Selon la délégation suédoise, une solution au problème de la très large portée de la Variante A de l'alinéa b) du projet d'article 30 (voir par. 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.67) consisterait à étendre l'obligation faite au transporteur à l'article 29 de fournir les informations permettant au chargeur de s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du projet d'article 28 de sorte qu'elle vise aussi les informations permettant au chargeur de s'acquitter de ses obligations en vertu du projet d'article 30 (par. 11 du document A/CN.9/WG.III/WP.67). Il s'agit là d'une nouvelle proposition qui n'a pas encore été examinée. La permutation des articles 29 et 30 a pour effet d'élargir l'étendue des informations à fournir par le transporteur. Nous ne sommes pas favorables à cette modification. Le projet de convention établit un équilibre délicat entre les obligations du chargeur et celles du transporteur et, selon nous, il n'est pas approprié d'imposer à cet endroit une nouvelle obligation au transporteur.

V. Projet d'article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur/Retard

8. Les États-Unis expriment leur ferme conviction que les dommages indirects résultant d'un retard devraient être exclus du projet de convention en ce qui concerne tant le chargeur que le transporteur. L'inclusion de la responsabilité du chargeur en cas de retard dans le projet de convention risque d'exposer le chargeur à une responsabilité énorme et illimitée, tandis que la suppression de cet élément serait également justifiée par les problèmes liés à la fixation d'une limite de responsabilité raisonnable et logique qui pourrait être appliquée aux dommages résultant d'un retard du chargeur, ainsi qu'à l'établissement d'un régime de responsabilité qui rende assurables les risques potentiels associés à ce type de dommage. Par souci d'équité et d'équilibre, il faudrait également, dans le projet de convention, exclure la responsabilité pour dommages indirects résultant d'un retard des responsabilités du transporteur envers le chargeur, à moins que les parties à une expédition n'en conviennent expressément autrement. Comme dans le cas du chargeur, un transporteur tenu responsable du retard envers le chargeur en vertu du projet de convention est exposé à des responsabilités considérables. Des transporteurs pourraient se voir adresser des demandes de dommages-intérêts pour des retards qui échappent à leur contrôle (par exemple l'obtention tardive d'un poste d'amarrage due à l'encombrement d'un port, impossibilité de remettre les marchandises à cause de l'encombrement des terminaux, ou livraison retardée par le manque de camionneurs ou d'équipement ferroviaire). En assujettissant les transporteurs à ce type de responsabilité, on ouvre la voie à une augmentation considérable du nombre de réclamations et de litiges en résultant, ce qui n'augmente pas seulement le temps et les dépenses consacrés à la défense contre une réclamation et/ou au règlement de la réclamation mais entraîne aussi une hausse des frais d'assurance qui résulterait sans doute de l'accroissement des risques et de l'incertitude quant à l'importance des réclamations. Les incidences économiques potentielles sur le secteur sont telles que l'incorporation de la responsabilité du transporteur en cas de retard dans le projet de convention risque de dissuader certains d'entre eux, soucieux d'éviter de telles réclamations, de proposer des services de transport multimodal ou de porte à porte. Nous estimons qu'il serait plus

approprié que les questions du retard et des dommages indirects qui en résultent généralement soient traitées au cas par cas par les parties concernées.

9. De l'avis de la délégation des États-Unis, si le Groupe de travail décide de maintenir la responsabilité du transporteur pour ce type de dommages indirects dans le projet de convention, il faut absolument, par souci de juste équilibre, prévoir une responsabilité équivalente pour un chargeur qui causerait un retard au transporteur et l'exposerait ainsi à des préjudices découlant des demandes de dommages-intérêts que lui adresseraient d'autres chargeurs. En outre, étant donné que cette responsabilité du transporteur serait assortie d'un seuil, celle du chargeur devrait également être raisonnablement limitée.

10. La délégation des États-Unis a consacré beaucoup de temps à une tentative de détermination d'une limite acceptable de responsabilité du chargeur en cas de dommages résultant d'un retard et elle a trouvé la tâche extrêmement difficile. Quant aux transporteurs, ils estiment qu'une limite fondée sur le fret payé par le chargeur en tort est indûment basse, tandis que les chargeurs, eux, considèrent les autres limites envisagées comme indûment élevées. Un transporteur devrait être équitablement protégé contre tout préjudice subi du fait des dommages résultant d'un retard occasionné par le chargeur, même si la responsabilité qui en résulte pour un chargeur peut être considérable. Nous avons donc conclu que la seule solution équitable de ce dilemme consiste à supprimer la notion de dommages pour retard du projet de convention pour ce qui est du chargeur et, sauf si une date de livraison des marchandises précise est convenue dans un contrat de transport ou de tonnage, également pour ce qui est du transporteur.

11. Enfin, sur la question de savoir si la responsabilité du chargeur devrait être régie par un régime fondé sur la faute ou par un régime de plein droit, les États-Unis estiment qu'il faudrait soumettre le manquement du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu des projets d'articles 28 et 30 a) à un régime fondé sur la faute et le défaut de fourniture d'informations exactes à un régime de plein droit. Nous ne sommes pas sûrs qu'un chargeur doive être tenu responsable de plein droit de la non-communication des informations visées à l'alinéa b) du projet d'article 30. D'un côté, une norme fondée sur la faute pourrait être appropriée car la responsabilité de plein droit marquerait une différence considérable par rapport au droit maritime existant et il pourrait être injuste de tenir le chargeur responsable de plein droit d'un tel manquement ne résultant pas de sa faute. D'un autre côté, la responsabilité de plein droit pourrait être appropriée en cas de manquement à l'article 30 b) car les transporteurs sont tributaires des informations fournies par le chargeur pour se conformer à des exigences juridiques dont le non-respect pourrait engager leur responsabilité.

12. Les États-Unis invitent donc instamment le Groupe de travail à examiner la proposition suivante concernant le projet d'article 31:

Article 31. Fondement de la responsabilité du chargeur

1. Le chargeur est responsable envers le transporteur, en vertu du contrat de transport, et envers toute partie exécutante maritime de la perte, ou du dommage causé par les marchandises, et du non-respect des obligations qui*

* Les États-Unis acceptent de supprimer des projets d'articles 31 et 33 la responsabilité du chargeur pour dommages résultant d'un retard sous la réserve expresse que la responsabilité

lui incombent en vertu de l'article 28 et de l'alinéa [des alinéas] a) [et b)] de l'article 30, à condition que cette perte, ou ce dommage résulte de sa propre faute ou de la faute de l'une des personnes mentionnées à l'article 35.

2. *Nonobstant le paragraphe 1, le chargeur est réputé avoir garanti, au moment de leur réception par le transporteur, que les informations et documents devant être fournis conformément à l'alinéa [aux alinéas] a) [et b)] de l'article 30 sont exacts [et fournis en temps utile]. Il doit indemniser le transporteur de toute perte, ou dommage* résultant de l'inexactitude de ces informations et documents [ou du défaut de fourniture en temps utile de ces informations et documents].*

13. Si la responsabilité du chargeur et du transporteur en cas de retard est supprimée, il faudra apporter les modifications logiques suivantes au chapitre 6 du document A/CN.9/WG.III/WP.56:

1) Supprimer le projet d'article 22 et le remplacer par le texte suivant:

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. 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 a expressément convenu d'être responsable d'un tel préjudice résultant du retard.

2) Supprimer l'intégralité des projets d'articles 24-2 et 66-2.

3) Modifier comme suit le projet d'article 65:

Le montant de la réparation en cas de perte physique ou d'endommagement des marchandises résultant d'un retard est subordonné à l'article 64. Le transporteur n'est pas responsable du préjudice indirect économique ou autre résultant d'un retard, sous réserve des dispositions de l'article 22.

4) Toute référence au retard devrait être supprimée dans les dispositions suivantes:

- Projet d'article 17-1 – quatre références au retard à supprimer
- Projet d'article 17-2 – sept références au retard à supprimer
- Projet d'article 17-4 – une référence au retard à supprimer
- Projet d'article 20-1 – une référence au retard à supprimer
- Projet d'article 20-2 – une référence au retard à supprimer
- Projet d'article 21-1 – deux références au retard à supprimer
- Projet d'article 21-3 – deux références au retard à supprimer

obligatoire du transporteur en cas de dommages indirects résultant d'un retard, prévue à l'article 22 du document A/CN.9/WG.III/WP.56 soit supprimée. Les États-Unis estiment que la seconde responsabilité est directement liée à la première et que si le Groupe de travail décide de ne pas supprimer la responsabilité pour retard du transporteur, il faudrait réintroduire celle du chargeur, à condition de l'assortir d'une limite raisonnable.

- Projet d'article 25-1 – une référence au retard à supprimer
- Projet d'article 26-2 – trois références au retard à supprimer
- Projet d'article 26-4 – une référence au retard à supprimer
- Projet d'article 27-1 – deux références au retard à supprimer
- Projet d'article 64-2 – trois références au retard à supprimer

14. Enfin, si l'élément retard est entièrement supprimé du projet de convention en ce qui concerne à la fois le chargeur et le transporteur, il faudrait à notre avis insérer dans le chapitre sur les obligations du chargeur un nouvel article précisant que la responsabilité du chargeur en cas de "perte ou de dommage" n'englobe pas le retard. Ce nouvel article est proposé directement ci-après:

Article 36 bis. Retard

Les dommages-intérêts recouvrables par le transporteur auprès du chargeur, en vertu du présent chapitre, en cas de perte ou de dommages, de non-respect d'une obligation établie conformément au présent chapitre, ou en vertu d'une indemnité ou d'une garantie prévue dans le présent chapitre, n'incluent pas les dommages résultant du retard d'un navire ou de la livraison de marchandises chargées sur un navire autres que les dommages matériels dus au retard.

VI. Projet d'article 33. Marchandises dangereuses

15. Les références au retard devraient être supprimées des paragraphes 2 et 3 du projet d'article 33, sous la même réserve que celle formulée dans la note concernant le projet d'article 31.

16. Selon nous, le paragraphe 4 du projet d'article 33 de la proposition suédoise (voir par. 31 du document A/CN.9/WG.III/WP.67), qui est une nouvelle proposition et n'a pas encore été examinée, devrait être supprimé au motif qu'il élargirait inutilement l'étendue des obligations du transporteur. Il semble par ailleurs que cette question soit traitée de manière adéquate dans la proposition de projet d'article 29 figurant au paragraphe 3 ci-dessus.