



Assemblée générale

Distr.: Limitée
10 août 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]

Limitation de la responsabilité du transporteur

Note du secrétariat

En vue de la dix-huitième session du Groupe de travail III (Droits des transports), le Gouvernement chinois a soumis au secrétariat le document joint en annexe relatif à la limitation de la responsabilité du transporteur dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. Il a indiqué que le texte avait pour but de faciliter, au sein du Groupe de travail, l'examen de la question de la limitation de la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations qui lui incombent en vertu du projet de convention, en regroupant les vues et commentaires de diverses délégations en un document unique pour discussion par le Groupe de travail.

Le document présenté en annexe est la traduction d'un document reproduit tel qu'il a été reçu par le secrétariat.



Annexe

I. Introduction

1. À sa dixième session, qui s'est tenue à Vienne du 16 au 20 septembre 2002, le Groupe de travail III (Droit des transports) a lancé le premier débat sur la question de la limitation de la responsabilité du transporteur (voir A/CN.9/525, par. 65 à 70 et 81 à 92). À sa treizième session, qui s'est tenue à New York du 3 au 14 mai 2004, il a lancé le deuxième cycle de discussions sur le sujet (voir A/CN.9/552, par. 38 à 51 (Fondement de la limitation de la responsabilité), par. 25 à 31 (Responsabilité pour le préjudice causé par le retard), et 51 à 62 (Déchéance du droit de limiter sa responsabilité). À la suite de ce débat, il a prié le secrétariat de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) d'élaborer un plan de révision des articles qui avaient été examinés. Le texte de ces projets d'articles relatifs à la limitation de la responsabilité figure aux paragraphes 3 et 6 à 8 du document A/CN.9/WG.III/WP.39. Le secrétariat a ensuite élaboré et soumis, en novembre 2005, une nouvelle version fusionnée du projet de convention, qui a été publiée sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.56. Dans ce document, les dispositions sur la limitation de la responsabilité diffèrent quelque peu, du point de vue de leur structure générale, de celles qui figurent dans le document A/CN.9/WG.III/WP.39. Dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, la limitation de la responsabilité fait l'objet d'un chapitre distinct (chap. 13), qui englobe le projet d'article 64 (Fondement de la limitation de la responsabilité) correspondant au projet d'article 18 du document A/CN.9/WG.III/WP.39; le projet d'article 65 (Responsabilité pour le préjudice causé par le retard) correspondant au projet d'article 16-2 du document A/CN.9/WG.III/WP.39; le projet d'article 66 (Déchéance du droit de limiter sa responsabilité) correspondant au projet d'article 19 du document A/CN.9/WG.III/WP.39; et le projet d'article 104 (Modification des limites) correspondant au projet d'article 18 *bis* du document A/CN.9/WG.III/WP.39. Le présent document se fonde sur la version du projet de convention qui figure dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56.

2. En novembre 2005, la délégation chinoise a distribué à toutes les délégations intéressées un questionnaire informel sur la limitation de la responsabilité du transporteur, l'objet étant de faciliter la discussion de ce thème au sein du Groupe de travail. Cinq délégations ont soumis des réponses. Le présent document ne reflète pas nécessairement les vues de la délégation chinoise, mais représente un compromis possible que le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner.

II. Les dispositions fondamentales du chapitre 13

3. Dans le chapitre 13 du projet de convention, la disposition principale est le projet d'article 64 (Fondement de la limitation de la responsabilité).

4. Le paragraphe 1 du projet d'article 64 fixe le niveau de limitation de la responsabilité. Les limites sont exprimées par colis et par kilogramme, et les marchandises dont la valeur a été déclarée ou qui font l'objet d'autres accords entre les parties sont considérées comme des exceptions.

5. Le paragraphe 2 du projet d'article 64 comprend deux variantes, la variante A ayant pour objet de clarifier le texte de la variante B sans le modifier quant au fond. Ainsi, si ces variantes diffèrent dans leur libellé, elles traitent les mêmes questions. Elles réglementent toutes deux la limitation de la responsabilité lorsqu'on ne peut établir à quelle étape du transport la perte ou le dommage est survenu.
6. Le paragraphe 3 du projet d'article 64 réglemente la limitation de la responsabilité par référence au nombre de colis ou d'unités de chargement lorsqu'un conteneur, une palette ou un moyen de transport similaire est utilisé.
7. En vertu du paragraphe 4 du projet d'article 64, l'unité de compte à utiliser est le droit de tirage spécial (DTS) tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international.
8. Le projet d'article 65 (Responsabilité pour le préjudice causé par le retard) comprend deux variantes. Là encore, la variante A a pour objet de clarifier le libellé de la variante B, sans le modifier quant au fond.
9. La disposition finale du chapitre 13 est le projet d'article 66 (Déchéance du droit de limiter sa responsabilité).
10. Le paragraphe 1 du projet d'article 66 énonce les circonstances dans lesquelles une personne peut être déchue du droit de limiter sa responsabilité pour la perte ou le dommage subi par les marchandises ou pour le non-respect des obligations qui incombent au transporteur en vertu du projet de convention.
11. Le paragraphe 2 du projet d'article 66 énonce les circonstances dans lesquelles une personne peut être déchue du droit de limiter sa responsabilité pour le préjudice dû au retard de livraison.
12. Enfin, la dernière disposition pertinente pour le présent rapport est le projet d'article 104 (Modification des limites).
13. Le secrétariat a rédigé ce projet d'article à la demande du Groupe de travail en s'inspirant de conventions internationales telles que le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes et la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.

III. Projet d'article 64: Fondement de la limitation de la responsabilité

Paragraphe 1: Manquement aux obligations qui incombent au transporteur en vertu du projet de convention

14. À la treizième session du Groupe de travail, certaines délégations avaient proposé d'ajouter l'expression "lié aux marchandises" en s'inspirant de l'article 4-5 des Règles de La Haye, de sorte que ce paragraphe puisse s'appliquer dans des circonstances telles que la livraison à une personne autre que le destinataire ou la description erronée des marchandises dans le connaissement. À l'issue de la discussion, il avait été décidé de placer le membre de phrase "lié aux marchandises" entre crochets dans ce paragraphe et à d'autres endroits pour que le Groupe de travail l'examine et en discute ultérieurement (voir par. 41 à 44 du document A/CN.9/552). Dans le document A/CN.9/WG.III/WP.56, l'expression "la perte ou le dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises]" a été entièrement

remplacée par les mots “manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention”. Dans leurs réponses au questionnaire informel, certaines délégations se sont opposées à cette dernière formulation au motif qu’elle étendait la limitation de la responsabilité dont bénéficiait le transporteur. D’autres délégations qui ont répondu ont toutefois proposé que le Groupe de travail examine dans un premier temps la question de savoir quelles autres responsabilités du transporteur, outre celles prévues aux chapitres 6 et 7, devraient faire l’objet d’une limitation. Il semble par exemple qu’un transporteur puisse limiter sa responsabilité en cas de livraison des marchandises à une personne autre que le destinataire, de livraison sans présentation d’un document de transport négociable ou de description erronée dans le document de transport. Or, il semble impossible de couvrir ces cas par la simple expression “la perte ou le dommage subi par les marchandises”. Dans ces cas, il pourrait être infondé d’avancer que le transporteur n’est pas en droit de limiter sa responsabilité, car ce dernier pourrait agir sans “intention” ou sans connaissance de cause. Il faudrait donc peut-être employer une formulation appropriée de sorte que les cas susmentionnés soient visés par la limitation de la responsabilité énoncée au projet d’article 64. La question de savoir si le transporteur devrait ou non être déchu du droit de limiter sa responsabilité devrait être tranchée en déterminant, conformément au projet d’article 66, s’il a agi avec “intention” ou en connaissance de cause.

15. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner les questions suivantes:

- 1) Quelles responsabilités du transporteur, outre celles prévues aux chapitres 6 et 7, devraient faire l’objet d’une limitation? La livraison des marchandises à une personne autre que le destinataire, la livraison sans présentation d’un document de transport négociable ou la description erronée dans le document de transport devraient-elles être visées par la limitation de la responsabilité énoncée au projet d’article 64?
- 2) Si le Groupe de travail décide que la limitation de la responsabilité devrait couvrir les circonstances susmentionnées, quelle formulation traduirait avec justesse cette intention: “la perte ou le dommage subi par les marchandises [ou lié aux marchandises]” ou “[manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente convention]”?

Paragraphe 1: Niveau de limitation de la responsabilité

16. À la treizième session du Groupe de travail, la question du niveau de limitation de la responsabilité que la convention devrait imposer n’avait pas été abordée, les délégations ayant estimé qu’il était trop tôt pour en discuter (voir par. 39 du document A/CN.9/522). À la suite de cette session et à la demande du Groupe de travail, le secrétariat a élaboré, en décembre 2005, un tableau comparatif concernant les limites de la responsabilité du transporteur (A/CN.9/WG.III/WP/53) en se fondant sur les premières informations fournies par un certain nombre d’États. Dans leurs réponses au questionnaire informel, certaines délégations ont proposé d’appliquer les limites des Règles de La Haye-Visby, d’autres celles des Règles de Hambourg; une autre encore a suggéré d’élever sensiblement le niveau de limitation au motif que le Protocole de 1996 modifiant la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes avait considérablement relevé les limites fixées par la Convention de 1976.

17. Si le projet de convention adoptait les limites de responsabilité prévues par les Règles de La Haye-Visby, à savoir 666,67 DTS par colis ou 2 DTS par kilogramme, le niveau de limitation correspondrait à celui qu'applique actuellement la majorité des pays, ce qui faciliterait l'adoption du projet de convention, car le système existant serait moins affecté. Cela dit, étant donné que dans toute version révisée du projet de convention, les limites de la responsabilité seraient augmentées de manière appropriée en fonction de facteurs liés au prix tels que l'inflation, il a semblé concevable de porter le niveau à 835 DTS par colis ou à 2,5 DTS par kilogramme comme le prévoient les Règles de Hambourg. Étant donné que le projet de convention serait un instrument international relatif au transport axé sur le transport maritime, il a semblé que l'approche appropriée serait d'enquêter sur la valeur moyenne des marchandises transportées par voie maritime et sur les demandes d'indemnité pour perte ou dommage subi par les marchandises et, en se fondant sur les résultats, de fixer de manière scientifique les limites de la responsabilité. Certains États qui ont répondu au questionnaire informel ont entrepris une telle démarche et sont arrivés à la conclusion que la valeur moyenne des marchandises et la grande majorité des demandes d'indemnité correspondaient à des montants inférieurs à la limite de 2 ou de 2,5 DTS par kilogramme. En effet, une étude restreinte menée par la Chine sur des décisions judiciaires a révélé que la grande majorité des demandes d'indemnité concernaient des montants inférieurs à la limite de 2 DTS par kilogramme.

18. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la question suivante:

Quelles limites de la responsabilité faudrait-il fixer dans le projet de convention en tenant compte de facteurs tels que la valeur moyenne des marchandises et les demandes d'indemnité pour la perte ou le dommage subi par les marchandises?

Paragraphe 2: Perte ou dommage non localisé

19. À la douzième session du Groupe de travail, le paragraphe 2 du projet d'article 64 avait fait l'objet d'un examen détaillé à l'issue duquel il y avait à peu près autant de partisans du maintien de la disposition que de sa suppression (voir par. 43 à 50 du document A/CN.9/544). À sa treizième session, le Groupe de travail avait rappelé cette situation, mais n'avait pas abordé la question dans le détail (voir par. 45 du document A/CN.9/552). Répondant au questionnaire informel, une délégation s'est déclarée favorable au maintien de cette disposition, mais la majorité a recommandé son élimination au motif que le projet de convention était un instrument international qui, en définitive, viserait avant tout le transport maritime et d'autres étapes complémentaires du transport. Pour cette raison, on a estimé qu'il ne serait pas approprié d'inclure ce paragraphe dans le projet de convention. En outre, la limitation de la responsabilité n'était pas une question isolée, mais était étroitement liée à d'autres questions telles que le fondement de la responsabilité et les conditions de la déchéance du droit de limitation. Il n'a pas été jugé souhaitable d'introduire une limitation de la responsabilité pour chaque étape du transport.

20. Le Groupe de travail souhaitera peut-être également noter qu'en vertu de l'article 19 de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, lorsque l'étape du transport multimodal au cours de laquelle la perte ou le dommage est survenu a été établie, la limite la plus élevée de

responsabilité, prévue soit par une convention internationale soit par le droit interne régissant cette étape du transport, devrait s'appliquer, ce qui est compatible avec le principe énoncé au projet d'article 27 du projet de convention. La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises ne prévoit toutefois pas de disposition en cas de perte ou de dommage non localisé. Il semble que la limite de responsabilité unitaire fixée à l'article 18 de cette convention devrait s'appliquer et que, de ce fait, le projet de convention devrait adopter une approche analogue de sorte que la limite de responsabilité fixée au paragraphe 1 du projet d'article 64 s'applique en cas de perte ou de dommage non localisé.

21. Les deux variantes de cette disposition ne diffèrent pas quant au fond. La variante A clarifie la variante B.

22. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la question suivante:

Ayant soigneusement pesé les avantages et les inconvénients de traiter la perte ou le dommage non localisé, faudrait-il supprimer cette disposition de sorte que la limite de responsabilité fixée au paragraphe 1 du projet d'article 64 s'applique en cas de perte ou de dommage non localisé?

IV. Projet d'article 65: Responsabilité pour le préjudice causé par le retard

Préjudice économique

23. Le projet d'article 65 comporte deux variantes. La variante A vise à clarifier le contenu de la variante B. Répondant au questionnaire informel, une délégation a préféré la variante A, qu'elle a jugée plus claire; d'autres délégations ont appuyé la variante B, mais ont proposé de remplacer les mots "préjudice indirect" par "préjudice économique"; une délégation, enfin, a suggéré que l'on distingue les différents types de préjudice et que le Groupe de travail précise qu'une diminution de la valeur commerciale était une forme de préjudice économique qui devrait donc faire l'objet d'une limitation de la responsabilité, équivalant par exemple à [une fois] le montant du fret.

24. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner les questions suivantes:

Laquelle des deux variantes, A ou B, est la plus claire? Si la variante B est retenue, le Groupe de travail pourrait envisager de remplacer les mots "préjudice indirect" par "préjudice économique" de manière à viser les préjudices découlant d'une baisse de la valeur commerciale.

Niveau de la limitation pour le préjudice économique causé par le retard

25. Sur la question du niveau de limitation de la responsabilité pour le préjudice économique causé par le retard, la plupart des délégations qui ont répondu au questionnaire ont proposé d'appliquer la limite correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, comme le prévoient les Règles de Hambourg, et ont appuyé la règle selon laquelle le montant total des réparations versées conformément à cet article et au paragraphe 1 du projet d'article 64 ne doit pas dépasser la limite de responsabilité pour la perte totale des

marchandises, calculée en application du paragraphe 1 du projet d'article 64. Selon une autre délégation qui a répondu, cependant, un niveau équivalant à une fois le montant du fret suffirait. Il a été proposé de régler la question spécifique du niveau de la limitation pour le préjudice causé par le retard sur la base de nouvelles enquêtes dans le cadre desquelles il faudrait tenir compte de nombreux facteurs, notamment de la mesure dans laquelle le montant retenu serait reconnu et acceptable à l'avenir.

26. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la question suivante:

Faudrait-il fixer la limite de responsabilité pour le préjudice économique causé par le retard à une fois ou à deux fois et demie le fret?

Sauf convention contraire

27. En ce qui concerne les mots "sauf convention contraire", certaines délégations qui ont répondu au questionnaire informel ont estimé que la limite de responsabilité fixée dans cet article devrait être obligatoire et non négociable. Une autre délégation a estimé que cette limite, bien qu'obligatoire, pouvait être négociée, mais uniquement augmentée et non diminuée, dans l'esprit du principe de liberté contractuelle énoncé au chapitre 20. Selon une autre délégation encore, il n'était pas nécessaire d'inclure les mots "sauf convention contraire", car la conclusion pertinente pouvait être déduite du principe énoncé au projet d'article 94 du chapitre 20. Il a été jugé superflu d'insérer ces mots dans l'article.

28. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la question suivante:

Est-il nécessaire de conserver les mots: "sauf convention contraire"?

V. Projet d'article 66: Déchéance du droit de limiter sa responsabilité

29. Le projet d'article 66 énonce les conditions dans lesquelles le transporteur est déchu du droit de limiter sa responsabilité. Le texte original a été divisé en deux paragraphes, qui réglementent la déchéance du droit de limiter sa responsabilité, d'une part, en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, d'autre part, en cas de préjudice dû au retard de livraison. Dans le paragraphe 1, en outre, les mots "ou le non-respect des obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention" ont été substitués à l'expression "[ou lié aux marchandises]", comme au paragraphe 1 du projet d'article 64. En ce qui concerne cette disposition, aucune divergence de vue significative ne semble ressortir des réponses au questionnaire informel. Les délégations qui ont répondu ont largement appuyé l'idée de prévoir un deuxième paragraphe distinct pour traiter la question du retard de livraison et semblent également satisfaites des conditions de déchéance du droit de limitation de la responsabilité.

30. Seule une délégation s'est inquiétée de ce que les mots "le non-respect des obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention" avaient été ajoutés dans la première partie du paragraphe 1, mais pas dans la deuxième. Il a été estimé que cette incohérence dans la formulation pourrait poser des problèmes.

On a dit que dans le cas d'une description erronée dans le document de transport, par exemple, le transporteur n'agissait pas dans l'intention de provoquer la perte ou le dommage, ni téméairement en sachant que la perte ou le dommage en résulterait probablement. Or, il était évident qu'en pareille circonstance, il devrait être déchu du droit de limiter sa responsabilité.

31. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la question suivante:

L'insertion des mots "le non-respect des obligations incombant au transporteur en vertu de la présente Convention" au paragraphe 1 entraînerait-elle, entre la première et la deuxième partie de ce paragraphe, une incohérence risquant de poser des problèmes pour son application?

VI. Projet d'article 104: Modification des limites

Paragraphe 1

32. Dans leurs réponses au questionnaire informel, certains délégués ont proposé d'ajouter une règle prévoyant une procédure de modification des limites de la responsabilité pour le préjudice causé par le retard. Une autre délégué qui a répondu s'est toutefois opposée à cette idée au motif que le fret était lui-même un élément variable.

33. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la question suivante:

Faudrait-il prévoir au paragraphe 1 la modification des limites de la responsabilité pour le préjudice dû au retard traitée à l'article 65?

Paragraphe 2

34. Dans leurs réponses au questionnaire informel, certaines délégués ont indiqué que le nombre d'États qui pouvaient demander une modification des limites, à savoir le quart ou la moitié du nombre total, était lié au nombre de ratifications nécessaires pour que la Convention entre en vigueur. Si ce dernier nombre était important, le quart suffirait, mais s'il était faible, la moitié semblerait plus acceptable. Il a en outre été proposé d'envisager une deuxième condition, à savoir de fixer le nombre minimum d'États devant demander la modification des limites de la responsabilité.

35. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner les questions suivantes:

Quel nombre d'États devant demander la modification des limites de la responsabilité faudrait-il imposer au paragraphe 2? Faudrait-il ajouter une deuxième condition, à savoir fixer le nombre minimum d'États devant demander une telle modification?