



Assemblée générale

Distr.: Limitée
28 février 2007

Français
Original: Anglais

**Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international
Groupe de travail III (Droit des transports)
Dix-neuvième session
New York, 16-27 avril 2007**

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

Obligations du chargeur: Proposition de texte de la délégation suédoise

Note du secrétariat

En vue de la dix-neuvième session du Groupe de travail III (Droits des transports), le Gouvernement suédois a soumis au secrétariat le document joint en annexe concernant la responsabilité en cas de retard dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer]. La délégation suédoise a indiqué que ce document avait pour but de faciliter l'examen de la question au sein du Groupe de travail en proposant un texte révisé pour certaines des dispositions relatives à la responsabilité en cas de retard. Elle a ajouté que ce texte révisé ainsi que les commentaires figurant dans l'annexe avaient été établis compte tenu de ce qui était ressorti de l'examen de la question des obligations du chargeur par le Groupe de travail à sa dix-huitième session et de consultations informelles ultérieures avec d'autres délégations. Le Groupe de travail voudra peut-être étudier le texte figurant en annexe lorsqu'il poursuivra son examen de la disposition du projet de convention relative à la responsabilité en cas de retard.



Annexe

Responsabilité en cas de retard dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] – solution de compromis possible

I. Introduction

1. À sa dix-huitième session, le Groupe de travail a décidé, concernant le traitement de la responsabilité en cas de préjudice purement économique ou de dommages indirects résultant d'un retard imputable au chargeur ou au transporteur, de retenir comme approche optimale pour le projet de convention la "troisième solution" (décrite dans le document A/CN.9/WG.III/WP.74), sous réserve de pouvoir définir une méthode appropriée pour limiter la responsabilité du chargeur dans ce cas (A/CN.9/616, par. 92, 93 et 100). Pendant cette session, la délégation suédoise a proposé sur cette question une solution de compromis, qu'elle présente ici par écrit, suite à la demande formulée dans ce sens par un certain nombre de délégations, afin de faciliter les débats futurs sur la question. La proposition repose sur la version consolidée du projet de convention figurant dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81.

II. Responsabilité du transporteur en cas de retard causé par un chargeur: question de la causalité

2. Comme expliqué au paragraphe 14 du document A/CN.9/WG.III/WP.74, l'intention qui sous-tend les dispositions du projet de convention relatives au retard est que le transporteur ne soit jamais responsable envers un chargeur pour un retard causé par un acte ou une omission d'un autre chargeur. Par exemple, si le chargeur A demande réparation au transporteur au motif que le déchargement des marchandises du navire a été retardé au port de destination, le transporteur sera, dans ce cas, exonéré de responsabilité à condition qu'il puisse prouver que le retard n'est pas imputable à une faute de sa part mais au fait que le chargeur B n'a pas fourni les documents nécessaires. Le chargeur B ne saurait être considéré en l'occurrence comme un préposé ou un sous-traitant dont le transporteur est responsable.

3. Toutefois, à la dix-huitième session, certaines délégations ont exprimé la crainte que les transporteurs soient néanmoins tenus, aux termes du projet de convention, de répondre d'un retard causé par un chargeur envers tous les autres chargeurs ayant des marchandises à bord du navire (A/CN.9/616, par. 103). Pour apaiser cette crainte, on pourrait insérer, dans le projet d'article 18, un nouveau paragraphe 3 précisant que le transporteur ne serait pas responsable du préjudice ou du dommage causé dans la mesure où il est imputable à un acte ou une omission d'un autre chargeur. Cette disposition pourrait être libellée comme suit:

Article 18. Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui

1. Le transporteur répond du manquement aux obligations lui incombant en vertu de la présente Convention causé par les actes ou omissions:

- a) De toute partie exécutante; et

b) De toute autre personne, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous sa supervision ou son contrôle.

[2. Le transporteur n'est responsable en vertu du paragraphe 1 du présent article que lorsque la partie exécutante ou l'autre personne a commis l'acte ou l'omission dans le cadre de son contrat, travail ou mandat.]

3. Le transporteur n'est responsable envers un chargeur ou un destinataire d'aucun préjudice ou dommage dans la mesure où celui-ci est imputable à un acte ou une omission d'un autre chargeur.

4. On pourrait opposer à la proposition visant à introduire cette précision dans le projet d'article 18 qu'une règle analogue figure déjà au projet d'article 17, paragraphe 2, lequel prévoit que le transporteur est exonéré de sa responsabilité s'il peut prouver que la perte, le dommage ou le retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes dont il est responsable en vertu du projet d'article 18 (A/CN.9/616, par. 104). Le projet d'article 17 risque cependant d'être interprété, dans certains pays du moins, de telle manière que le transporteur serait malgré tout jugé responsable envers un chargeur ayant des marchandises à bord du navire, peut-être pour ne pas avoir mis en place des systèmes visant à empêcher que celui-ci subisse les conséquences d'un retard causé par un autre chargeur. En pareil cas, une précision de cette nature pourrait être utile.

III. Limitation de la responsabilité du chargeur en cas de retard

5. À la dix-huitième session du Groupe de travail, certaines délégations ont exprimé des préoccupations face au risque potentiellement très élevé pour le chargeur de voir sa responsabilité engagée, en particulier en cas de préjudice purement économique (A/CN.9/616, par. 105 et 106). Un moyen de limiter ce risque est de plafonner la responsabilité du chargeur pour le préjudice économique dû à un retard pur et simple résultant d'un manquement aux obligations prévues aux projets d'articles 27, 29 et 31, paragraphe 1. On rendrait ainsi le risque couru en cas de retard pur et simple plus prévisible et donc assurable. En revanche, le chargeur sera entièrement responsable du préjudice économique résultant d'un manquement aux obligations que lui imposent les projets d'article 31, paragraphe 2, et 32, en ce qui concerne l'exactitude des informations et les marchandises dangereuses, qu'il y ait ou non retard pur et simple. La responsabilité n'est pas limitée dans ce cas, car les obligations en question sont considérées à ce point essentielles pour le transporteur qu'un chargeur qui ne les respecte pas ne mérite pas d'être protégé par une telle limitation. S'agissant du manquement à ses obligations en vertu des projets d'articles 27, 29 et 31, paragraphe 1, le chargeur sera aussi entièrement responsable du préjudice indirect résultant d'un dommage matériel causé au navire ou à une autre cargaison, ou d'un préjudice corporel. En ce qui concerne la responsabilité pour les dommages matériels au navire ou à une autre cargaison ou pour le préjudice corporel, sa responsabilité est déjà illimitée aussi bien dans les Règles de La Haye-Visby que dans les Règles de Hambourg, ce qui ne semble pas avoir posé de problèmes en pratique.

6. Si l'on décide que la responsabilité du chargeur pour retard pur et simple devrait être limitée, il faut alors s'assurer que la limite ne s'applique pas à

l'obligation de payer des surestaries ou des dommages-intérêts pour l'immobilisation du navire découlant de chartes-parties ou d'autres contrats de transport ne relevant pas du champ d'application du projet de convention.

7. Il s'est avéré difficile de lier la limite de responsabilité au poids ou à la valeur des marchandises ou encore au fret. Aucun de ces critères ne correspond au risque. Par exemple, un chargeur qui expédie des déchets pourrait causer les mêmes dommages qu'un chargeur expédiant du matériel électronique. Il semble donc préférable d'arrêter un montant fixe pour la limite. Ce type de responsabilité pourrait aussi être aisément prévu sous la forme de clause de responsabilité dans l'assurance des marchandises. En ce qui concerne le montant lui-même, son objectif général devrait être que les chargeurs assument une responsabilité entière dans les cas ordinaires et soient protégés d'un risque excessif dans les cas extraordinaires, afin de rendre la responsabilité assurable. Une limite fixée à 500 000 DTS permettrait de couvrir entre 260 et 320 réclamations environ d'autres chargeurs pour la totalité du fret, si l'on considère que le taux de fret moyen d'un conteneur se situe entre 1 500 et 3 000 dollars des États-Unis. Une disposition arrêtant une telle limite pourrait être formulée comme suit:

*Article 30 ter. Limitation de la responsabilité du chargeur
en cas de préjudice causé par un retard*

1. En cas de préjudice économique dû à un retard, à l'exclusion de celui résultant de la perte ou du dommage subi par le navire ou par une autre cargaison ou d'un préjudice corporel, la responsabilité du chargeur pour manquement aux obligations qui lui incombent en vertu du présent chapitre, à l'exception des articles 31, paragraphe 2, et 32, est limitée à un montant égal à [500 000] DTS par événement.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux obligations de payer des surestaries ou des dommages-intérêts pour l'immobilisation du navire découlant de chartes-parties ou d'autres contrats de transport ne relevant pas du champ d'application de la présente Convention[, incorporés dans un document de transport ou un document électronique concernant le transport].

IV. Disposition générale relative à la causalité

8. À la dix-huitième session, certaines délégations ont également indiqué qu'il pourrait être nécessaire d'introduire une disposition plus générale sur la causalité en cas de responsabilité pour retard afin qu'il ne soit pas porté atteinte aux principes généraux de la loi nationale portant sur ce point (A/CN.9/616, par. 107 et 108). D'autres délégations ont jugé une telle disposition inutile, puisque, dans le silence du projet de convention, c'est automatiquement la loi nationale qui s'applique. On pourrait cependant arguer que le simple fait de prévoir des dispositions sur la responsabilité du chargeur au chapitre 8 risque d'avoir pour effet de porter atteinte aux principes de la loi nationale relatifs à la causalité. Une disposition sur la causalité doit être restreinte, s'agissant du transporteur, à la seule responsabilité due au retard. À défaut, elle irait à l'encontre du droit du transporteur de limiter sa responsabilité à la valeur des marchandises dans les cas où celles-ci sont perdues ou endommagées. Une solution que le Groupe de travail pourrait éventuellement envisager consisterait à ajouter un nouveau paragraphe (par. 4) au projet d'article 22. Cet article serait alors libellé comme suit:

Article 22. Calcul de la réparation

1. Sous réserve de l'article 62, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison prévus conformément à l'article 11.
 2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.
 3. En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises, le transporteur n'est tenu au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article sauf lorsque le transporteur et le chargeur sont convenus de calculer la réparation d'une autre manière dans les limites du chapitre 19.
 4. Sous réserve de l'article 63, le préjudice économique dû à un retard dans la livraison des marchandises est calculé selon les règles et principes établis dans la loi nationale applicable.
9. La disposition correspondante sur le calcul du préjudice dû à la faute du chargeur devra constituer un nouvel article du chapitre 8 sur les obligations du chargeur. Toutefois, elle ne devrait pas être restreinte au préjudice économique dû à un retard, mais devrait s'appliquer à tous les types de préjudice et de dommage. Elle pourrait être libellée comme suit:

Article 30 bis. Calcul de la réparation

Sous réserve de l'article 30 *ter*, le préjudice ou le dommage dû au manquement à l'une quelconque des obligations incombant au chargeur en vertu du présent chapitre est calculée selon les règles et principes établis dans la loi nationale applicable.
