



Assemblée générale

Distr.: Limitée
14 mars 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]

Commentaires de la Chambre internationale de la marine marchande, du BIMCO et de l'International Group of P&I Clubs sur le projet de convention

Note du secrétariat

En vue de la dix-neuvième session du Groupe de travail III (Droit des transports), la Chambre internationale de la marine marchande, le BIMCO et l'International Group of P&I Clubs ont soumis au secrétariat leurs commentaires à propos du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] (A/CN.9/WG.III/WP.81) qu'il est prévu d'examiner à cette session.

On trouvera dans l'annexe à la présente note la traduction de ces commentaires tels qu'ils ont été reçus par le secrétariat.



Annexe

Commentaires de la Chambre internationale de la marine marchande, du BIMCO et de l'International Group of P&I Clubs sur le projet de convention (A/CN.9/WG.III/WP.81)

Introduction

La Chambre internationale de la marine marchande, le BIMCO et l'International Group of P&I Clubs (ci-après dénommés collectivement "nous") souhaiteraient formuler, à propos du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer], tel qu'il figure dans le document de la CNUDCI publié sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.81, les commentaires ci-après.

Projet d'article 6 – Exclusions particulières

Paragraphe 1 b)

Supprimer le mot "contrats" et le remplacer par "autres arrangements contractuels...".

Paragraphe 2 a)

Supprimer les termes "contrat d'utilisation" et les remplacer par "autre arrangement contractuel n'a été conclu entre les parties en vue de l'utilisation". Après "sur ce navire", supprimer "n'a été conclu entre les parties, que ce contrat soit ou non une charte-partie".

Justification: Les suggestions de modification ci-avant ont pour but de clarifier le texte.

Projet d'article 12 – Déplacement n'entrant pas dans le champ du contrat de transport

Nous préférons de loin la première solution entre crochets.

Justification: Le transporteur souhaitera peut-être aider le chargeur qui demande un préacheminement ou un postacheminement des marchandises. La façon la plus efficace de fournir ce service serait d'utiliser un document de transport direct mais, en pareil cas, le transporteur ne devrait agir qu'en qualité de représentant du chargeur pour ce pré ou postacheminement afin que ce dernier en assume toujours les risques et la responsabilité. Cette pratique est largement répandue et assure la fluidité du commerce international dans un cadre où les risques sont bien délimités. Si l'on choisit la seconde solution entre crochets, de nombreux transporteurs risquent de ne pas accepter d'organiser le pré- ou postacheminement en qualité de représentants et ne voudront contracter que pour l'ensemble du transport combiné. Cette seconde solution diminue donc la flexibilité, ce qui n'est bon ni pour les transporteurs ni pour les chargeurs.

Projet d'article 17 – Fondement de la responsabilité**Projet d'article 26 – Transport précédant ou suivant un transport par mer**

Il faudrait, partout où ils apparaissent dans ces articles, remplacer les mots “événement ou circonstance” par le mot “événement”.

Justification: Le mot “circonstance” a une portée trop large et ne correspond pas à l'intention des articles en question. Il est en outre inutile et superflu d'employer à la fois “événement” et “circonstance”. Le mot “événement” seul, qui est plus conforme au sens et à l'esprit des articles, devrait remplacer la formulation actuelle.

Projet d'article 18 – Responsabilité du transporteur pour fait d'autrui

Paragraphe 2 – Enlever les crochets.

Justification: Il est important, par principe, que la responsabilité du transporteur pour les actes de ses représentants, salariés et sous-traitants soit limitée aux cas où ceux-ci agissent dans le cadre de leur représentation, de leur travail ou de leur contrat. Voir également, ci-après, la proposition relative au projet d'article 19.

Projet d'article 19 – Responsabilité des parties exécutantes maritimes

Paragraphe 4 – Nous sommes favorables au principe qui sous-tend ce paragraphe, mais nous pensons que celui-ci aurait davantage sa place dans un article indépendant et devrait être étendu à l'ensemble des parties qui exécutent les obligations du transporteur en vertu de la convention.

Justification: Le salarié, le représentant et le sous-traitant du transporteur et la partie exécutante maritime devraient bénéficier de l'ensemble des droits, exonérations et limites de responsabilité dont dispose le transporteur en vertu de la convention pour manquement à ses obligations ou devoirs contractuels, au cas où une action serait intentée directement à son encontre en vertu du projet de convention (clause “Himalaya”). Ce projet de paragraphe est fidèle à ce principe mais comme il vise, à juste titre, un ensemble plus large de parties que celles mentionnées dans son titre (parties exécutantes maritimes), il est plus logique d'en faire un article indépendant.

Enfin, nous proposons d'introduire dans la disposition une règle semblable au paragraphe 2 du projet d'article 19, mais appliquée au transporteur, à la partie exécutante et à la partie exécutante maritime.

Projet d'article 26 – Transport précédant ou suivant un transport par mer

Paragraphe 1 – La référence faite à la “la loi nationale” dans le chapeau du paragraphe devrait être supprimée.

Paragraphe 1 a) – Nous préférons la variante B, de laquelle serait supprimée la référence entre crochets à la loi nationale.

Justification: Seules les règles figurant dans les conventions ou les instruments internationaux devraient pouvoir prévaloir sur les dispositions du projet de convention, car ces règles seront aisément et rapidement identifiables. Le fait de permettre à des dispositions de la loi nationale, quelles qu'elles soient et d'où qu'elles proviennent, de l'emporter, créerait une insécurité considérable quant à

l'étendue de la responsabilité du transporteur et du chargeur. Nous préférons la variante B du paragraphe 1 a) car elle pose des critères plus restreints quant aux circonstances devant être réunies pour pouvoir écarter le projet de convention et introduit le facteur de pertinence.

Projet d'article 27 – Remise des marchandises pour le transport

Paragraphe 2 – Remise des marchandises pour le transport

Nous proposerions d'appuyer la suppression des crochets autour du paragraphe 2.

Justification: Lorsque le chargeur accepte de réaliser les opérations énumérées au projet d'article 14-2, il est juste d'imposer qu'elles soient exécutées avec le même soin que celui exigé du transporteur au projet d'article 14-1.

Projet d'article 32 – Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Alinéa a) – Nous sommes favorables à la suppression des crochets autour des termes “du transport de ces marchandises” et à la suppression des mots “de ce défaut d'information” à la fin de l'alinéa.

Justification: Le transporteur se trouve exposé à un préjudice et des dommages considérables si des marchandises dangereuses sont chargées sur son navire sans qu'il en ait eu connaissance et qu'il ait donné son consentement. Il est donc tout à fait raisonnable que le transporteur se voie accorder la protection la plus large qui soit en pareilles circonstances et que le chargeur réponde alors de toutes les conséquences du chargement et du transport de ces marchandises.

Projet d'article 37 – Données du contrat

Paragraphe 1 a) – L'expression “une description des marchandises” pourrait amener le chargeur à insérer une description très longue et détaillée. Nous nous demandons donc s'il ne faudrait pas limiter ici expressément l'étendue de la description des marchandises.

Projet d'article 38 – Identité du transporteur

Paragraphe 2 – Nous sommes résolument opposés à la présomption proposée au paragraphe 2 et la variante A comme la variante B devraient donc toutes deux être supprimées.

Justification: Lorsque le propriétaire inscrit est une entité distincte de l'exploitant du navire, il est rare qu'il ait, en pratique, quelque influence que ce soit sur le fonctionnement du navire. Bien souvent, d'ailleurs, le propriétaire inscrit est une institution financière. Le secteur maintient que le chargeur est le mieux placé pour établir l'identité du transporteur contractant et que les parties acquérant des connaissements ne devraient pas être mises dans une meilleure position que lui. Étant donné que le projet d'article 37-2 b) impose désormais au chargeur de préciser le nom et l'adresse du transporteur et qu'il est convenu, dans le projet d'article 38-1, que toute mention contraire figurant à un autre endroit du document de transport est sans effet juridique, c'est aux tribunaux qu'il revient de trancher, conformément à la loi applicable, toute ambiguïté pouvant survenir par la suite, et non au projet de convention.

Projet d'article 41 – Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat

Le projet d'article 41 revêt une importance pratique considérable pour les transporteurs. Il faut absolument qu'ils sachent quand et comment apporter des réserves: afin d'éviter toute incertitude à ce sujet, il faudrait quelque peu restructurer et reformuler le projet d'article 41. Il faudrait notamment qu'il établisse une distinction plus claire entre les cas où le transporteur doit apporter des réserves et ceux où il peut le faire. De plus, il ressort de la structure de l'article que les réserves visées au paragraphe 1 sont plutôt destinées à "rectifier" les mentions du chargeur, alors que les réserves visées aux paragraphes 2 et 3 sont plutôt destinées à permettre au transporteur de se "réserver" des droits. Nous voudrions proposer que cette distinction soit rendue plus claire dans l'article. En particulier, si le mot "qualify" convient au paragraphe 1, il vaudrait mieux utiliser, dans la version anglaise, "reservation" aux paragraphes 2 et 3. Le paragraphe 1 a) n'est pas très clair non plus, le mot "material" y étant employé deux fois en anglais ("any material statement", en français "l'une quelconque des mentions essentielles", et "is materially false or misleading", en français "présente un caractère erroné ou trompeur déterminant"). S'il s'agit là d'un effet voulu, on peut se demander s'il y a une raison particulière de ne pas reprendre la même formulation à l'alinéa b) du même paragraphe. Nous souhaiterions également savoir quelle est la différence entre une "mention présentant un caractère erroné déterminant" (materially false) et une "mention fautive" (false).

Projet d'article 42 – Force probante des données du contrat

Nous sommes fermement opposés au projet d'article 42 b) ii), dans la mesure où il propose d'étendre le caractère irréfutable des mentions figurant dans un document de transport non seulement à tous les documents de transport non négociables transférés à un destinataire et devant être présentés pour l'obtention des marchandises, mais encore aux lettres de transport maritime.

Dans la pratique commerciale, la distinction faite à la dernière phrase du projet d'article 42 c) n'est, concrètement, d'aucune utilité.

Justification: Par principe, les documents négociables ne devraient avoir la qualité de présomption irréfutable que lorsqu'un tiers acquéreur se fie aux mentions de ces documents pour acheter les marchandises. Lorsque cela n'a pas été le cas, il n'y a pas de raison de placer le destinataire d'un document non négociable dans une meilleure position que le chargeur. Cela étant, le projet de convention devrait être souple et reconnaître aux parties la liberté de s'entendre sur des clauses contractuelles commercialement acceptables. Une solution de compromis possible pourrait donc consister à conférer un caractère irréfutable aux mentions figurant dans les documents non négociables lorsque les parties en conviennent ainsi en l'indiquant sur le recto du document.

Projet d'article 46 – Livraison lorsque aucun document de transport négociable ou document électronique négociable concernant le transport n'est émis

Alinéa c) – Supprimer les mots "après avoir été avisé de leur arrivée".

Justification: Nous rappelons qu'il avait été convenu de ne pas imposer d'obligation absolue de donner notification de l'arrivée des marchandises et, de fait,

une telle obligation n'est pas prévue dans les articles qui suivent. La référence à cette obligation dans l'article est donc vraisemblablement une erreur et devrait être supprimée.

Projet d'article 49 – Livraison en cas d'émission d'un document de transport négociable ou d'un document électronique négociable concernant le transport

Alinéa f) – Après “autres que le droit de demander la livraison des marchandises”, ajouter “ou une indemnisation pour le défaut de livraison des marchandises”.

Justification: On peut faire valoir que la formulation actuelle, si elle exclut le droit de demander la livraison des marchandises, n'exclut pas celui de demander réparation pour le préjudice résultant du défaut de livraison. La modification proposée vise à écarter cette possibilité.

Alinéa g) – Cette disposition devrait être supprimée.

Justification: Il est d'une grande importance pratique que le transporteur, en livrant les marchandises conformément aux dispositions des alinéas a) à d) du projet d'article 49, soit libéré de toute autre obligation relative à la livraison. Le porteur d'un document de transport qui acquiert celui-ci de bonne foi après la livraison peut acquérir d'autres droits, mais pas celui de demander la livraison des marchandises ou de demander réparation pour le préjudice résultant du défaut de livraison. Ce principe est accepté à l'alinéa f) du projet d'article 49, et il est difficile de comprendre pourquoi le simple fait que l'intéressé n'ait pas connaissance de la livraison au moment où il devient porteur du document devrait justifier que l'on s'écarte de ce principe important à l'alinéa g) du même article. Si cet alinéa est retenu, il y a un risque que le porteur au moment de la livraison transfère simplement le document de transport à une autre personne de bonne foi et fasse ainsi renaître le droit de demander la livraison.

Projet d'article 50 – Marchandises restant non livrées

Paragraphe 5 – Cette disposition devrait être modifiée pour délimiter plus clairement la responsabilité du transporteur.

Justification: La responsabilité du transporteur devrait reposer sur une règle ordinaire de responsabilité pour faute, dans laquelle la charge de la preuve pèserait sur l'ayant droit. Cette responsabilité devrait être liée non seulement à la conservation des marchandises, mais encore à toutes mesures prises par le transporteur en vertu du projet d'article 50-1. Cette règle devrait être complétée par une règle spéciale selon laquelle un transporteur n'est pas responsable des dommages subis par les marchandises, ni d'aucun autre dommage ou préjudice découlant du fait que le destinataire n'en a pas pris réception, dès lors qu'elles ont été remises à une personne ou autorité compétente, à savoir un exploitant de terminal, une autorité publique ou une autre personne ou autorité indépendante qui prend soin des marchandises. La destruction ou la vente des marchandises ne sont souvent pas envisageables, et il faudrait donc fournir au transporteur d'autres possibilités de se décharger d'une responsabilité continue. Une autre solution consisterait à introduire une conception élargie de la livraison, dans laquelle les marchandises seraient réputées livrées dès lors qu'elles seraient remises à une telle autorité ou personne. Comparer les principes du projet d'article 11-3 et du projet d'article 55.

Projet d'article 54 – Exécution des instructions par le transporteur**Paragraphe 4 – Enlever les crochets.**

Justification: Il est préférable, pour des raisons d'harmonisation des règles de responsabilité, que la responsabilité visée dans cet article, y compris celle en cas de retard, soit traitée dans la convention plutôt que par la loi nationale.

Projet d'article 60 – Responsabilité du porteur**Paragraphe 2 – Nous préférons la première solution entre crochets.**

Justification: Cette formulation est plus claire et plus complète pour ce qui est des responsabilités que doit assumer le porteur. En outre, puisqu'il s'agit de responsabilités qui sont effectivement incorporées dans le document de transport ou qui peuvent effectivement être déterminées à partir de ce document, il est également plus équitable à l'égard du porteur de retenir cette solution, plutôt que de lui imposer les responsabilités prévues dans la convention, dont il peut ne pas avoir connaissance.

CHAPITRE 12 – TRANSFERT DE DROITS

Ce chapitre permet de définir clairement qui peut donner des instructions au transporteur quant à la livraison de la cargaison. Il est d'une grande utilité, en ce qu'il permet d'harmoniser les lois nationales dans un domaine où des règles bien différentes s'appliquent d'un bout à l'autre du monde. Cette harmonisation faciliterait grandement le commerce international, et nous approuvons donc ce chapitre.

Projet d'article 62 – Limites de responsabilité

Paragraphe 1 – Il faudrait garder à l'esprit les décisions déjà prises concernant la responsabilité du transporteur. Il a été convenu notamment: a) d'exclure l'exception d'erreur de navigation; b) de faire peser sur le transporteur l'obligation d'exercer une diligence raisonnable pour maintenir le navire en état de navigabilité tout au long du voyage plutôt que de limiter cette obligation au début du voyage; et c) d'engager la responsabilité du transporteur en cas de retard. L'ensemble de ces changements a eu pour résultat de modifier radicalement le régime de la responsabilité, de telle manière que le transporteur sera responsable dans la plupart des cas. Ce résultat aura de graves incidences économiques pour les propriétaires de navires et leurs assureurs et il revêt une grande importance au moment de décider des limites de responsabilité du transporteur.

En ce qui concerne le souci de garantir un niveau d'indemnisation suffisant, l'expérience en la matière montre que l'immense majorité des réclamations entrent dans les limites de responsabilité fixées par les Règles de la Haye-Visby (voir la note 2 du document A/CN.9/WG.III/WP.34) et aucune preuve contraire n'a été avancée. Il ne faut pas oublier que le projet de convention contient un mécanisme permettant de relever les limites de responsabilité si elles sont jugées insuffisantes au moyen de la procédure d'amendement tacite du projet d'article 99, qui sera d'une grande importance pratique. De plus, dans le cas où la valeur d'une cargaison est

élevée, le chargeur devrait être encouragé à la déclarer dans le connaissance de manière à ce que le fret soit adapté en conséquence.

En outre, nous sommes toujours favorables au concept de fret “*ad valorem*”.

Paragraphe 2 – Remplacer les variantes A et B par une disposition prévoyant que lorsque le lieu où le dommage s’est produit est inconnu, les règles et limites de responsabilité fixées par le projet de convention s’appliquent.

Justification: Tout contrat de transport entrant dans le champ d’application du projet de convention comprendra nécessairement une étape maritime qui, dans la majorité des cas, sera l’étape la plus longue, du point de vue tant de la durée que de la distance. Dans ces conditions, il serait tout à fait logique d’appliquer les règles de responsabilité et de limitation prévues à l’étape maritime pour les dommages cachés. Une responsabilité plus importante en cas de dommages cachés pourrait dissuader les transporteurs maritimes de proposer des documents de transport multimodal et entraîner une hausse des coûts d’assurance.

Projet d’article 63 – Limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard

Le texte du projet de convention devrait prévoir, à la fois pour le transporteur et pour le chargeur, une responsabilité en cas de retard causant un préjudice économique ainsi qu’un plafond de responsabilité approprié pour chaque partie.

Justification: À sa dix-huitième session tenue à Vienne en 2006, le Groupe de travail s’est prononcé en faveur de la troisième solution proposée par la Suède dans le document A/CN.9/WG.III/WP.74. Selon cette solution, le projet de convention devrait prévoir une responsabilité limitée en cas de retard pour le chargeur comme pour le transporteur, sous réserve de convenir d’une méthode appropriée pour limiter la responsabilité du chargeur. Le secteur est vivement favorable à cette solution, car elle assure l’égalité de traitement entre les parties, principe important qu’il faut respecter dans le projet de convention si l’on veut qu’il recueille l’adhésion du plus grand nombre. En ce qui concerne la limite de responsabilité, le secteur est favorable à la proposition examinée en détail à la dix-huitième session, selon laquelle la limite devrait être égale à une fois le fret pour le transporteur et à 500 000 dollars des États-Unis pour le chargeur. De plus, pour respecter la liberté contractuelle des parties, il faudrait leur donner le droit d’adapter cette limite en utilisant une formulation du type “sauf convention contraire”.

CHAPITRE 15 – COMPÉTENCE

Nous sommes favorables à une modification par laquelle l’inclusion du chapitre sur la compétence serait facultative. Nous appuyons la proposition selon laquelle, pour ce faire, il faudrait prévoir une clause d’acceptation partielle qui laisse aux États incorporant les dispositions relatives à la compétence le droit de déterminer, conformément à leur politique juridique, s’il faut donner ou non effet à un accord exclusif d’élection de for quel que soit le contrat, ce qui revient à une acceptation partielle.

CHAPITRE 16 – ARBITRAGE

Projet d'article 78 – Convention d'arbitrage dans le transport de ligne régulière

Cet article devrait comprendre une clause d'acceptation partielle du même type que celle prévue au paragraphe 3 du projet d'article 70 dans le chapitre sur la compétence.

Justification: Il a été convenu à la dix-huitième session du Groupe de travail tenue à Vienne en 2006 que si l'approche proposée actuellement concernant la compétence s'applique au transport de ligne régulière, il est essentiel de prévoir aussi pour l'arbitrage la clause d'acceptation partielle suggérée dans cette approche, afin qu'un État puisse reconnaître une convention d'arbitrage et lui donner effet de même qu'il reconnaît un accord exclusif d'élection de for. En outre, les droits définis dans une convention d'arbitrage devraient être réciproques, c'est-à-dire permettre aussi bien les actions intentées par un transporteur que celles intentées à son encontre.

Projet d'article 79 – Convention d'arbitrage dans le transport autre que de ligne régulière

Le transport de vrac est expressément exclu des dispositions sur l'arbitrage. Il convient cependant de préciser que le même statut est reconnu à la clause attributive de compétence d'une charte-partie qu'à la clause compromissaire d'une charte-partie.

Projet d'article 88 – Dispositions générales

Les paragraphes 1 et 2 devraient avoir exactement la même portée.

Projet d'article 99 – Amendement des limites

La procédure d'amendement tacite des limites de responsabilité est un aspect extrêmement important du projet de convention, qui assurera sa pertinence et lui permettra de s'adapter à des situations changeantes. Nous y sommes donc tout à fait favorables. Nous proposons que les dispositions de ce projet d'article s'étendent également aux limites de responsabilité du chargeur en cas de retard.