



Assemblée générale

Distr.: Limitée
13 décembre 2002

Français
Original: Anglais

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

Groupe de travail III (Droit des transports)

Onzième session

New York, 24 mars-4 avril 2003

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

Proposition de la Suède

Note du secrétariat

En préparation de la onzième session du Groupe de travail III (Droit des transports), au cours de laquelle il est prévu que celui-ci poursuive l'examen du projet d'instrument contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21, le Gouvernement suédois a présenté au secrétariat le 14 novembre 2002, pour examen par le Groupe de travail, le texte d'une proposition concernant le champ d'application et la structure du projet d'instrument. Ce texte est reproduit en annexe de la présente note tel qu'il a été reçu par le secrétariat.



Annexe

Proposition de la Suède relative à la réglementation des expéditions de porte à porte

1. Historique

La Suède se félicite de l'initiative de la CNUDCI visant à promouvoir l'harmonisation du droit maritime international. Elle remercie aussi le Comité maritime international (CMI) pour son immense contribution à cette cause.

À la dixième session du Groupe de travail III sur le droit des transports, tenue à Vienne du 16 au 20 septembre 2002, il a été décidé que les aspects multimodaux du projet d'instrument sur le transport maritime seraient examinés au cours de la onzième session prévue à New York au printemps 2003. Le Secrétariat a également invité les États à présenter des documents à ce sujet durant l'automne 2002. C'est à cette invitation que répond la présente proposition de la Suède. S'il est décidé ultérieurement que le projet d'instrument couvrira les opérations de transport de porte à porte, la Suède propose que le texte de l'instrument publié sous la cote A/CN.9/WG.III/WP.21 soit remanié comme indiqué ci-après (les changements et commentaires figurent en italique):

2. Champ d'application

Art. 3.1

3.1 Sous réserve de l'article 3.3.1, les dispositions du présent instrument s'appliquent à tous les contrats de transport de marchandises par mer dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison se situent dans des États différents lorsque:

- a) le lieu de réception [ou port de chargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- b) le lieu de livraison [ou port de déchargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou
- c) [le lieu de livraison effectif est l'un des lieux de livraison optionnels spécifiés soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat, et est situé dans un État contractant; ou]
- d) [le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou]
- e) le contrat de transport prévoit que les dispositions du présent instrument, ou la loi de tout État leur donnant effet, doivent régir le contrat.

Sous réserve de l'article 4.2.1, les dispositions du présent instrument s'appliquent également au transport fluvial précédant et suivant le voyage par mer, ainsi qu'au transport routier ou ferroviaire, depuis le lieu de réception jusqu'au port de chargement et depuis le port de déchargement jusqu'au lieu de livraison, à condition que les marchandises, durant le voyage par mer, aient été déchargées des moyens de transport assurant la partie terrestre du transport.

Commentaire

Dans le premier paragraphe, il est spécifié que l'instrument s'applique à des contrats de transport de marchandises par mer et non plus à des contrats de transport. Cela est également visé dans le paragraphe 2 où il est dit que l'instrument n'est pas applicable aux transports secondaires si les marchandises sont chargées sur le camion ou le wagon durant le voyage par mer. L'idée sous-jacente est de préciser clairement que le contrat doit viser le transport de marchandises par mer et non pas le transport routier ou ferroviaire, faute de quoi il y aurait un risque de collision entre d'une part l'article 2 de la Convention CMR et l'article 48 de la CIM et, d'autre part, l'instrument proposé. Si un exploitant de ferry accepte de transporter des marchandises, par exemple de Leeds en Grande-Bretagne à Stockholm en Suède, via le port de Göteborg et que les marchandises sont chargées sur un camion au cours du voyage par mer, on peut se demander si, en vertu de l'article 3.1 tel qu'il est actuellement libellé, le contrat doit être considéré comme un contrat de transport par mer avec des moyens de transport secondaires au regard de cet instrument ou comme un contrat de transport par route en vertu de la Convention CMR. Il importe également de relever ici qu'il pourrait être nécessaire de remanier la définition donnée à l'article 1.5.

Article 4.2.1 Transport précédant ou suivant un transport par mer

Lorsqu'il a été établi qu'une demande naît de la perte ou du dommage subi par les marchandises ou d'un retard et que l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard est intervenu uniquement pendant l'une ou l'autre des périodes suivantes:

a) *entre le moment de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante et leur déchargement dans le port maritime du moyen de transport assurant la partie terrestre du transport;*

b) *entre le chargement des marchandises dans le port maritime de déchargement sur le moyen de transport assurant la partie terrestre du transport et le moment de leur livraison au destinataire;*

et qu'au moment de cette perte, de ce dommage ou de ce retard, il existe des conventions internationales ou des législations nationales qui, selon leurs termes, s'appliquent à l'ensemble ou à l'une quelconque des activités menées par le transporteur en vertu du contrat de transport pendant cette période, et auxquelles il ne peut être dérogé par contrat privé soit en aucun cas, soit au détriment du chargeur, ces dispositions, dans la mesure où elles sont obligatoires, l'emportent sur les dispositions du présent instrument.

L'article 4.2.2 devrait être supprimé.

Commentaire

Les mots "ou en conséquence de" indiquent que la perte, le dommage ou le retard ne doivent pas nécessairement se matérialiser durant les périodes visées aux alinéas a) et b). Il suffit qu'ils résultent uniquement d'un événement survenu durant ces périodes. On pourrait ainsi citer l'exemple d'aliments congelés transportés par camion au port à une température trop élevée. Il en résulte un début de pourriture, laquelle n'est cependant décelée que lorsque les marchandises sont chargées à bord du navire. La responsabilité dans ce cas sera régie par le régime de responsabilité applicable au transport de marchandises par route.

Aux alinéas a) et b), les membres de phrase “et le moment de leur chargement sur le navire” et “entre le moment de leur déchargement du navire” ont été remaniés pour se lire “et leur déchargement de l’autre moyen de transport” et “entre le chargement des marchandises sur l’autre moyen de transport” afin d’indiquer expressément que l’instrument est applicable non seulement durant le chargement et le déchargement de navire maritime, mais également durant le stockage dans un terminal portuaire maritime. Toutefois, l’instrument n’est pas applicable durant le chargement ou le déchargement de l’autre moyen de transport si cette partie du transport est couverte par un régime obligatoire international ou national. Ce libellé s’explique par le fait que les règles obligatoires internationales et nationales relatives au transport terrestre de marchandises sont applicables au moins depuis le chargement des marchandises sur le camion ou le wagon de chemin de fer jusqu’à la fin de leur déchargement. Dans le libellé proposé, les mots “port maritime” sont employés pour souligner que l’instrument n’est pas applicable s’il existe des dispositions obligatoires internationales ou nationales régissant le transport fluvial, c’est-à-dire des moyens de transport secondaires vers et depuis un port fluvial. Conformément à cette proposition, toutes ces règles obligatoires l’emporteront sur l’instrument. Dans le texte présenté dans le document WP.21, il est prévu que seules les indications spécifiques concernant la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice l’emportent sur les dispositions de l’instrument. Il en découle cependant que, par exemple, les dispositions obligatoires de la CMR relatives aux réserves sont ici exclues et que cela constituera une violation de la Convention. Il faudrait donc remanier à cet égard le texte existant. Dès lors que la législation nationale l’emportera sur l’instrument à l’examen, il conviendrait de supprimer l’article 4.2.2.

Le texte proposé devrait également apporter plus de cohérence dans la chaîne des transporteurs. Il deviendra, par exemple, impossible à un transporteur sous-traitant de se dissimuler derrière le transporteur contractant. Si, par exemple, des marchandises sont transportées par mer des États-Unis jusqu’à un port suédois puis de là, transportées en train entre le port et une ville à l’intérieur des terres, le transporteur ferroviaire peut, selon le texte existant de l’instrument, se dissimuler derrière le transporteur maritime. En vertu des dispositions obligatoires de la législation suédoise sur les chemins de fer, le chargeur peut prétendre à un indemnité de 150 couronnes suédoises par kilogramme de marchandises perdues en cas de perte totale. Toutefois, si le chargeur américain engage une action contre le transporteur contractant, c’est-à-dire la compagnie maritime américaine – ce qui est beaucoup moins cher et beaucoup plus commode pour lui que d’engager une action contre le transporteur ferroviaire suédois –, il n’obtiendra que 2 DTS par kilogramme (soit environ 30 couronnes suédoises). À la suite de cela, la compagnie maritime américaine ne réclamera, dans le cadre d’une action récursoire, que 2 DTS par kilogramme du transporteur ferroviaire.

3. Calcul de la réparation

6.2.1 Si le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises, la réparation due est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de réception prévus par le contrat de transport. En outre, le transporteur remboursera le fret, les droits de douanes et autres frais relatifs au transport.

6.2.2 La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché 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 réception.

6.2.3 En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises et sous réserve des dispositions de l'article 6.4, le transporteur n'est astreint au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu dans les articles 6.2.1 et 6.2.2.

Commentaire

Dans le texte proposé, on a déplacé le lieu de calcul de la réparation et de la valeur des marchandises du lieu de livraison au lieu de réception. Par voie de conséquence, il est également prévu que le transporteur doit rembourser le fret, les droits de douane et autres frais relatifs au transport, lesquels sont normalement inclus dans le prix courant sur le marché au lieu de livraison. Cette modification s'explique par la volonté de mettre en conformité l'instrument avec l'article 23 de la CMR et l'article 40 de la CIM. Autrement, le calcul de la valeur des marchandises variera en fonction du moment, pendant l'étape terrestre ou l'étape maritime, auquel les marchandises sont endommagées. Cela requiert toutefois que l'on modifie également les dispositions relatives au fret figurant au chapitre 9 de l'instrument.

6.7.1 Sous réserve de l'article 6.4.2, la responsabilité du transporteur pour la perte ou les dommages subis par les marchandises ou liés aux marchandises est limitée à [...] unités de compte par colis ou autres unités de chargement, ou à [...] de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'embarquement et figurent dans les données du contrat, [ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.]

Nonobstant les dispositions de l'article 6.7.1, si le transporteur ne peut établir si les marchandises ont été perdues ou endommagées au cours du transport par mer ou durant le transport précédant ou suivant le transport par mer, la limite supérieure de responsabilité prévue dans les dispositions obligatoires internationales et nationales régissant les différentes parties du transport sera applicable.

Commentaire

Outre les dispositions de l'article 6.7.1 qui prévoient que la responsabilité est limitée à un certain nombre d'unités de compte par colis pour les pertes ou les dommages subis par les marchandises durant le voyage par mer, il est nécessaire de prévoir dans le texte de l'instrument que la limite supérieure sera dans ce cas régie par l'article 6.7.1. Même si le niveau exact n'a pas encore été déterminé, il est vraisemblable qu'il sera relativement bas (il est aujourd'hui de 667 DTS par colis ou de 2 DTS par kilogramme) par rapport à d'autres modes de transport. Cela peut s'expliquer par le fait qu'en cas de perte totale, le transporteur ou sa mutuelle de P et I devrait payer au total une réparation très élevée. Toutefois, cette raison ne vaut pas dans le cas d'un dommage non localisé subi par les marchandises, lequel n'est habituellement décelé qu'au lieu de réception, ce qui signifie que de faibles

quantités seulement de marchandises sont endommagés. Dans le cas de dommages non localisés, c'est-à-dire de pertes et dommages dont il est impossible de dire s'ils sont survenus durant le voyage par mer ou durant l'un des transports secondaires, il paraît préférable de protéger le chargeur/destinataire en prévoyant que le transporteur a seulement le droit de se prévaloir de la limite supérieure (8,33 DTS selon la CMR et 17 DTS selon la CIM) applicable dans le cadre des régimes obligatoires de responsabilité nationaux ou internationaux qui régissent le transport.
