



Assemblée générale

Distr.: Limitée
4 avril 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]

Proposition des États-Unis d'Amérique sur le retard du transporteur et du chargeur

Note du secrétariat*

En vue de la dix-neuvième session du Groupe de travail III (Droit des transports), le Gouvernement des États-Unis d'Amérique a soumis au secrétariat la proposition jointe en annexe, relative au retard du transporteur et du chargeur dans le projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer].

Le document joint en annexe est la traduction d'un document reproduit 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

Proposition des États-Unis d'Amérique sur le retard du transporteur et du chargeur

I. Introduction

1. À la treizième session du Groupe de travail, un projet d'article prévoyant la responsabilité du transporteur en cas de dommages indirects résultant d'un retard a été inclus dans le projet de convention (A/CN.9/552, aux paragraphes 18 à 31). Plus de deux ans plus tard, à la dix-huitième session du Groupe de travail, une autre disposition prévoyant la responsabilité des chargeurs en cas de dommages indirects résultant d'un retard a été incluse dans le projet de convention (A/CN.9/616, aux paragraphes 83 à 113). Lorsque ces dispositions ont été examinées, il était entendu que des limites à la responsabilité des transporteurs et des chargeurs seraient stipulées ultérieurement¹. Étant donné que les dispositions sur le retard du transporteur et du chargeur sont nécessairement liées afin de garantir un juste équilibre général des droits et des obligations entre les intérêts concernés, il était regrettable que ces dispositions n'aient pas été d'emblée examinées simultanément par le Groupe de travail. Il est largement admis que le texte définitif élaboré par le Groupe de travail doit être perçu comme équitable et équilibré pour accroître la probabilité d'une acceptation et d'une ratification étendues.

2. Un certain nombre de délégations n'ont pas approuvé l'approche consistant à introduire une responsabilité pour des dommages indirects résultant d'un retard pour les transporteurs ou les chargeurs, estimant que cela serait source d'incertitudes juridiques et de dépenses inutiles et poserait de sérieuses difficultés de mise en œuvre pratique. Elles prévoyaient en outre qu'il serait impossible de déterminer des limites appropriées à ce type de responsabilité, que ce soit pour les transporteurs ou pour les chargeurs.

3. Bien que les États-Unis aient été l'un des pays fortement opposés à des dispositions sur le retard dans le projet de convention, leur délégation, depuis la treizième session du Groupe de travail, a mené des consultations étendues au sein du gouvernement ainsi qu'avec les milieux universitaires et le secteur concerné en vue de parvenir à une position raisonnable sur les limites de responsabilité appropriées pour compléter le régime proposé dans le projet de convention. Il n'a pas été possible de trouver des limites acceptables pour l'ensemble des principaux participants du secteur (chargeurs, transporteurs et intermédiaires). Les États-Unis continuent donc de penser qu'il sera difficile, voire impossible, de fixer des limites à ce type de responsabilité qui soient équitables et acceptables pour les parties intéressées. De plus, ils ne croient pas que le fait d'inclure une responsabilité pour retard dans le projet de convention réponde à un objectif d'ordre public légitime.

¹ À la dix-huitième session il a été suggéré que la limite de responsabilité en cas de retard pourrait être d'une fois le fret pour le transporteur et de 500 000 DTS (soit environ 570 000 euros ou 751 500 dollars) pour le chargeur. Les chargeurs participant au commerce avec les États-Unis s'opposent fermement aux limites proposées, qu'ils n'estiment ni justes ni équitables.

Imposer des dommages et intérêts pour un retard sera pratiquement irréalisable et une mauvaise mesure d'ordre public.

4. Les États-Unis demandent respectueusement aux autres délégations d'examiner les arguments économiques et politiques exposés dans le présent document. Ce genre d'analyse n'a pas été présenté auparavant au Groupe de travail. Nous espérons que d'autres délégations parviendront, comme les États-Unis, à la conclusion qu'une responsabilité pour dommages indirects résultant d'un retard ne devrait pas être incluse de manière impérative dans la nouvelle convention.

5. À titre préliminaire il pourrait être utile de rappeler aux délégations le caractère très limité de la question dont nous sommes saisis:

- Tout le monde convient qu'une perte matérielle causée par le retard du chargeur ou du transporteur est couverte par le projet de convention. La question est ici de savoir si la perte indirecte, c'est-à-dire purement économique, devrait être couverte et, dans l'affirmative, quelles limites il conviendrait d'appliquer à la responsabilité.
- Tout le monde convient que le chargeur et le transporteur devraient être tenus responsables d'une perte indirecte causée par un retard si leur contrat le prévoit. La question est ici de savoir s'ils encourent une responsabilité pour des dommages indirects résultant d'un retard si les marchandises n'arrivent pas dans un délai "raisonnable", même si le contrat ne prévoit aucune date de livraison.
- Tout le monde convient que toute règle de responsabilité pour retard incluse dans le projet de convention ne serait pas obligatoire pour les "contrats de volume" visés par les règles spéciales de l'article 89.
- Il ne reste que deux situations: 1) le transporteur peut être tenu pour responsable des dommages indirects s'il occasionne un retard du navire, mais uniquement envers les chargeurs qui prouvent avoir subi un dommage en raison du retard causé par le transporteur (par exemple, l'usine du chargeur a dû fermer en raison de l'absence d'une pièce); et 2) un chargeur peut être tenu responsable vis-à-vis du transporteur pour des dommages subis par ce dernier (par exemple, la perte de jouissance du navire ou des frais de port supplémentaires) en raison du retard causé par le chargeur.

Avec ces paramètres à l'esprit, nous présentons l'analyse suivante.

II. Soumettre les chargeurs et les transporteurs à une responsabilité pour retard modifie inutilement les lois et les pratiques commerciales actuelles de la plupart des pays

6. Comme il est indiqué dans le document A/CN.9/WG.III/WP.74, les conventions juridiques les plus largement acceptées qui régissent la responsabilité en matière de transport maritime, les Règles de La Haye et de La Haye-Visby, ne tiennent pas les transporteurs ou les chargeurs responsables des dommages indirects résultant d'un retard. Il apparaît que seules les Règles de Hambourg et le Code maritime scandinave prévoient une telle responsabilité, et uniquement pour les

transporteurs. Ainsi, le monde du commerce dans sa majorité considère que l'incorporation d'une responsabilité pour retard dans le projet de convention représenterait un changement radical par rapport à la situation actuelle, au risque d'introduire une complexité et une incertitude plus grandes dans le projet de convention.

7. S'agissant de la responsabilité du transporteur en cas de retard, même dans les pays qui appliquent les Règles de Hambourg ou le code maritime scandinave, il est difficile de trouver des exemples dans lesquels il a été donné suite aux demandes d'obtention de dommages et intérêts pour retard auprès des transporteurs. Il semblerait donc que ces dispositions n'aient pas réussi à atteindre leur objectif prévu, ou bien qu'il est inutile dans la pratique d'imposer une telle responsabilité.

8. En outre, l'absence d'affaires dans lesquelles des chargeurs ont cherché à obtenir des dommages et intérêts pour des retards auprès des transporteurs dans le transport maritime, aussi bien dans les quelques pays qui prévoient expressément cette possibilité que dans d'autres, donne fortement à penser qu'il s'agit d'une question qui tend, dans la pratique, à être résolue à l'amiable entre transporteurs et chargeurs.

9. S'agissant de la responsabilité du chargeur, le scénario dans lequel ce dernier est le plus susceptible de causer le retard d'un navire est celui où les informations qu'il fournit au transporteur sur l'expédition sont imprécises ou incomplètes, le transporteur communique ces informations aux autorités douanières conformément aux nouvelles règles en matière de sécurité, et ces autorités retardent le navire afin de s'assurer que la cargaison qui y est chargée ne représente pas une menace pour la sécurité ou n'est pas illicite d'une autre manière. Toutefois, de même qu'il apparaît que les chargeurs n'ont que rarement, voire jamais, intenté d'actions contre les transporteurs pour un retard, les États-Unis n'ont pas connaissance d'actions de ce genre intentées par les transporteurs contre les chargeurs pour ce type de retard depuis l'adoption en 2002 des règles pertinentes de sécurité.

10. Étant donné l'adoption relativement récente des règles de sécurité et l'absence d'actions ou d'affaires portant sur le retard de navires, nous estimons que la question de la responsabilité pour retard est entourée de trop de doutes et d'incertitudes. Les États-Unis ne pensent pas qu'il soit judicieux d'insérer ces incertitudes dans le projet de convention. Ces considérations militent fortement contre la modification radicale de la loi actuelle qu'entraînerait l'inclusion du retard dans le projet de convention, qui vise à moderniser le régime de la responsabilité en abordant les véritables questions commerciales impliquant le commerce maritime.

11. En outre, aucune preuve de fait quelle qu'elle soit n'a été présentée au Groupe de travail sur la nécessité d'inclure une responsabilité pour retard dans le projet de convention. À la lumière de ce qui précède, les États-Unis n'ont pas connaissance d'un besoin urgent pour les gouvernements d'imposer ces nouvelles responsabilités aux chargeurs et aux transporteurs.

12. À cet égard, de nombreuses marchandises transportées par mer sont des produits de relativement faible valeur (produits agricoles, matière premières, papier, etc.). Même si le projet de convention devait fournir aux chargeurs une base pour faire valoir leurs droits en raison d'un retard, il est peu probable que les chargeurs de ces produits soient en mesure de prouver avoir subi un dommage indirect et ils seraient donc incapables d'obtenir réparation pour le retard en vertu du projet de

convention. Toutefois, comme il est expliqué dans la section III ci-dessous, si la responsabilité pour retard est incluse dans le projet de convention, tous les chargeurs devront supporter une augmentation de coûts qui touchera de manière disproportionnée les chargeurs de marchandises non sensibles au facteur temps.

13. De plus, d'autres développements au sein du Groupe de travail ont influé sur la manière dont le retard devrait être traité dans le projet de convention. Si l'on se rapporte aux délibérations du Groupe de travail à sa treizième session, l'une des principales raisons invoquées pour modifier de façon importante la loi actuelle et prévoir la responsabilité du transporteur pour retard était qu'une telle mesure était jugée nécessaire au vu de l'utilisation de plus en plus fréquente des techniques de gestion des stocks "juste-à-temps" dans les chaînes d'approvisionnement mondiales dans lesquelles la garantie de livraison des marchandises à une date convenue est un élément essentiel de l'entreprise de transport. À sa quinzième session, le Groupe de travail a cependant décidé d'inclure le projet d'article 95 sur les "contrats de volume", qui confirme l'intégrité des contrats de transport maritime. Comme il est expliqué plus en détail dans la section IV ci-dessous, ces contrats sont un moyen bien plus efficace de traiter cette question, en particulier pour les expéditions sensibles au facteur temps et, dans les faits, pratiquement toutes les expéditions dans les chaînes d'approvisionnement "juste-à-temps" sont transportées dans le cadre de contrats de volume de cette nature. Le besoin de se protéger contre des retards pour les arrangements "juste-à-temps" dans le présent projet de convention semble donc avoir été exagéré et le Groupe de travail ne devrait pas continuer de chercher à inclure les retards sans prendre le temps d'examiner les répercussions de la décision subséquente d'adopter le projet d'article 95.

III. La responsabilité pour retard entraînera des hausses de coûts inutiles pour les chargeurs et les transporteurs

14. Comme noté ci-dessus, imposer aux chargeurs et aux transporteurs une responsabilité pour retard entraînera des hausses de coûts importantes pour le secteur du transport maritime. Les transporteurs, confrontés à cette nouvelle responsabilité, devront souscrire une assurance pour couvrir leur risque maximum potentiellement important (par exemple, une fois le fret pour chaque conteneur ou autre unité de cargaison sur le navire) et intégreront ces coûts dans leurs taux de fret. De même on peut penser que les chargeurs, risquant de voir leur responsabilité engagée pour retard, souscriront eux aussi une assurance d'un montant égal à la limite de leur responsabilité, là également un montant maximum important (par exemple, 500 000 droits de tirage spéciaux (DTS) par voyage). Au bout du compte, il y aura une augmentation des coûts pour tous les chargeurs sous la forme de majoration des taux de fret en raison des coûts plus élevés imposés aux transporteurs, et une augmentation de leurs propres frais d'assurance pour se prémunir contre les risques de responsabilité créés par le projet de convention. Ces coûts seront supportés non seulement par les chargeurs de produits de grande valeur sensibles au facteur temps, mais aussi par de nombreuses petites et moyennes entreprises qui expédient des produits de moindre valeur et n'ont pas besoin de se protéger contre les conséquences d'un retard dans le transport maritime. Cette deuxième catégorie de chargeurs devra en fait subventionner le coût d'une protection accordée à d'autres si la responsabilité du transporteur pour retard est

inscrite dans le projet de convention. De même, les dispositions sur le retard du chargeur feront cumulativement supporter au secteur un coût supplémentaire énorme. De plus, le risque créé par les dispositions proposées sur le retard du chargeur pourrait avoir un effet catastrophique sur les petites entreprises qui ne souscrivent pas d'assurance mais font subir un retard au navire en raison d'une erreur de documentation ou autre.

15. Les hausses de coûts décrites ci-dessus pourraient avoir un double impact sur les intermédiaires de transport, comme les NVOCC et les transitaires, concurrents indispensables des transporteurs maritimes qui seraient autrement la seule option de transport dans de nombreux secteurs. En effet, les intermédiaires devraient s'assurer contre le risque de responsabilité pour retard à la fois en leur qualité de transporteur et en leur qualité de chargeur. Ces coûts seraient nécessairement répercutés sur leurs clients, qui sont le plus souvent des petites et moyennes entreprises. Par conséquent, l'inclusion du retard non seulement aurait de nouveau un impact disproportionné sur les petits et moyens chargeurs, mais rendrait également les intermédiaires moins intéressants pour tous les chargeurs en raison de la forte augmentation du coût de leurs services.

16. En outre, la plupart des entreprises qui pratiquent une gestion des stocks "juste-à-temps" ont contracté des assurances pour pertes de bénéfices qui les indemnisent pour de telles pertes, qu'elles soient dues à des retards dans le transport maritime ou à d'autres facteurs. Cette approche, du fait qu'elle est spécialement adaptée aux besoins et au modèle économique de chaque chargeur ou transporteur, est un moyen de gestion du risque beaucoup plus efficace et économique que l'approche consistant à appliquer une solution unique, actuellement retenue dans le projet de convention.

IV. La responsabilité pour retard ne devrait pas être imposée à tous les chargeurs et transporteurs mais faire l'objet de contrats privés entre les parties ayant besoin d'une telle protection

17. Les États-Unis notent que le Groupe de travail a décidé, à sa quinzième session, d'incorporer au projet d'article 95 un régime applicable aux "contrats de volume" confirmant l'intégrité des contrats de transport de gré à gré qui dérogent aux dispositions par ailleurs applicables du projet de convention sous réserve des limites prévues dans cet article. La quasi-totalité des marchandises dans les chaînes d'approvisionnement "juste-à-temps", sont (et continueront d'être) transportées dans le cadre de tels contrats de volume, qui contiennent des engagements et des pénalités appropriés concernant le délai de livraison, convenus entre le chargeur et le transporteur ou l'intermédiaire en question. Pour dire les choses simplement, les transporteurs et les chargeurs sont libres de négocier et d'adopter des dispositions contractuelles sur les obligations du transporteur concernant la livraison ou les exigences relatives aux documents concernant les marchandises, y compris les conséquences qu'entraînera un retard des livraisons ou un retard des navires.

18. Il serait plus efficace et équitable de laisser les parties qui veulent et ont besoin de protection régler la question du retard dans des arrangements contractuels de manière qu'elles puissent négocier des dispositions appropriées en fonction de

leur situation de fait spécifique. Il serait de loin préférable que les parties contractantes prennent les décisions appropriées en matière de transport et de gestion du risque en fonction de leur situation et de leurs arrangements de transport spécifiques plutôt que d'imposer un système de responsabilité pour retard, avec les coûts qui en résultent pour tous les transporteurs et chargeurs, dont beaucoup n'ont pas besoin d'une telle protection ou ne souhaitent pas en avoir.

V. Inclure la responsabilité pour retard dans la Convention aura des incidences négatives considérables pour toutes les parties concernées

19. Dans le régime actuel, les transporteurs ne garantissent pas en général que les marchandises arriveraient à une date déterminée ni même au cours d'une période prescrite, car un certain nombre de facteurs opérationnels peuvent survenir et entraîner des écarts par rapport aux délais habituels. Les parties qui travaillent dans le secteur du transport maritime comprennent et acceptent entièrement ces incertitudes, inhérentes à cette forme de transport. Lorsqu'un chargeur ne peut tolérer une date de livraison incertaine, les marchandises sont normalement acheminées en vertu d'un contrat de volume dans le cadre duquel a été négocié un engagement de livraison à une date déterminée qui se répercute sur le taux de fret. Nombre de ces marchandises sensibles au facteur temps ne sont pas du tout expédiées par mer mais transportées par fret aérien.

20. L'inclusion dans le projet de convention de nouvelles dispositions imposant une responsabilité pour retard aurait probablement un certain nombre d'incidences fâcheuses. Comme il a été expliqué plus haut, l'industrie des transports maritimes n'opérant pas jusqu'ici habituellement sur la base de dates de livraison exactes, essayer de déterminer à quel moment un retard est assez important pour engager la responsabilité juridique de verser des dommages-intérêts pourrait être difficile et introduire beaucoup d'incertitudes. L'approche adoptée dans le projet de convention consiste à appliquer le critère de "caractère raisonnable" pour résoudre cette question. Bien entendu, cela ne fait que différer le problème jusqu'à ce qu'une réclamation soit faite, et le transporteur tout comme le chargeur devront sans doute alors engager des dépenses substantielles pour plaider leurs positions respectives. En outre, il semble inévitable que des tribunaux différents dans des pays différents parviennent à des conclusions différentes sur la notion de caractère raisonnable, d'où un traitement incohérent des ayants droit se trouvant dans des situations similaires et une absence de sécurité juridique et de prévisibilité pour les transporteurs, les chargeurs et leurs assureurs. On conçoit facilement que les assureurs supposeront qu'ils sont confrontés à un risque dans le scénario le plus pessimiste – à savoir la responsabilité maximale dans l'interprétation la plus extrême du "caractère raisonnable" par une juridiction quelconque quelque part dans le monde – même si la probabilité qu'un ayant droit reçoive réellement des dommages-intérêts de cette importance est faible.

21. Face à l'éventualité d'une responsabilité pour retard, les transporteurs tenteront vraisemblablement de se protéger en modifiant les calendriers et les temps de transit qu'ils publient afin d'allonger les délais de livraison. Cet allongement inévitable des temps de transit rendrait les prévisions de livraison moins et non pas plus certaines et risqueraient d'allonger inutilement les chaînes

d'approvisionnement des transporteurs et de créer des inefficacités. Du côté du chargeur le risque de responsabilité pour retard pourrait ajouter à ces inefficacités, s'ils étaient obligés de modifier leurs procédures d'établissement des documents et leur flux d'information pour fournir au transporteur les informations voulues plus tôt que le délai actuellement prévu par les lois relatives à la sécurité (généralement vingt-quatre heures avant le chargement) par crainte de retarder involontairement le départ d'un navire. Ces incidences négatives sont diamétralement à l'opposé de l'objectif pour lequel il est proposé d'inclure la responsabilité pour retard dans le projet de convention.

22. De plus, dans un nouveau régime imposant une responsabilité pour retard, les transporteurs maritimes seraient peut-être moins disposés à s'occuper du transport intérieur, car ils jugeraient inacceptable d'être tenus potentiellement responsables des retards causés par les transporteurs intérieurs et des retards dus aux correspondances manquées entre le transport interne et le transport maritime. Cela ne ferait qu'augmenter les coûts et la complexité du transport maritime international, en particulier pour les petites et moyennes entreprises, et tendrait à restreindre l'accès aux marchés mondiaux de producteurs par ailleurs compétitifs. Un tel résultat serait en contradiction totale avec les intérêts économiques fondamentaux de toutes les parties concernées et les objectifs généraux de la tâche confiée au Groupe de travail.

23. Les États-Unis estiment que la compétition intense qui caractérise le secteur du transport maritime, la perte potentielle d'activité pour les transporteurs qui n'exécutent pas leur contrat comme ils l'ont annoncé et les conséquences économiques pour un transporteur qui ne respecte pas son calendrier (obligation de naviguer plus vite, donc augmentation des dépenses de carburant, utilisation d'autres moyens de transports plus onéreux, abandon de ports d'escale, encombrement des ports et des terminaux, etc.) sont autant d'incitations fortes à remplir son contrat en temps voulu. De plus, les chargeurs ont eux aussi tout intérêt, d'un point de vue commercial, à fournir au transporteur des informations exactes et complètes pour faire en sorte que leurs marchandises soient chargées sur le navire et livrées à temps pour satisfaire aux exigences de leurs clients ou de leur propre activité. En outre, si un chargeur ne fournit pas au transporteur des informations exactes et complètes sur les marchandises et que ce manquement cause une violation des règles de sécurité, il encourt déjà un risque de voir sa responsabilité engagée en dehors de la Convention. Il existe donc déjà de fortes incitations commerciales et juridiques, qui encouragent les chargeurs à prendre toutes les précautions voulues pour ne pas causer des retards.

VI. La limitation de la responsabilité ne résout pas les problèmes fondamentaux qui se posent en cas de dommages résultant d'un retard

24. Les projets de dispositions actuels prévoient de limiter la responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de dommages indirects résultant d'un retard. Comme il est indiqué dans le rapport sur les travaux de la dix-huitième session (A/CN.9/616, au paragraphe 105), il a été suggéré que le plafond soit de l'ordre d'une fois le fret pour la responsabilité du transporteur et de 500 000 DTS pour la responsabilité du chargeur. Les États-Unis sont fermement convaincus que la

limitation de la responsabilité en cas de retard ne résout pas les problèmes plus vastes qui découlent de l'inclusion de la responsabilité pour retard dans le projet de convention.

25. Comme il a été indiqué plus haut, l'inclusion de la responsabilité pour retard oblige les transporteurs et les chargeurs à s'assurer chacun contre les risques qu'ils courent. Le coût de l'assurance sera répercuté par les transporteurs sur les chargeurs, ce qui entraînera une hausse des taux de fret. Il en résultera un accroissement des coûts des chargeurs qui seront encore majorés par les frais d'assurance nécessaires pour se protéger contre leurs propres risques de responsabilité en cas de retard. Comme il a également été indiqué plus haut, de nombreux chargeurs n'ont pas besoin de cette protection et ne devraient pas être contraints d'en supporter le coût. En outre, le plafonnement de la responsabilité ne sert qu'à rendre le risque raisonnablement assurable et n'apporte pas de remède au fait que l'inclusion de la responsabilité pour retard dans le projet de convention impose des coûts additionnels à toutes les parties prenantes et créera dans le secteur du transport maritime des inefficacités qui sont injustifiées.

26. Il est essentiel aussi de résoudre la question des dommages indirects en cas de retard d'une manière qui soit considérée comme juste et équitable par le secteur si l'on veut que le projet de convention soit largement accepté et ratifié par un grand nombre d'États. Les États-Unis estiment que l'inclusion de la responsabilité pour retard dans le projet de convention tant pour les transporteurs que pour les chargeurs serait une erreur pour toutes les raisons d'ordre public et de caractère commercial énoncées plus haut.

VII. Compromis possible

27. Pour toutes les raisons exposées ci-dessus, les États-Unis estiment que l'inclusion de la responsabilité pour retard dans le projet de convention serait préjudiciable, et non favorable, aux intérêts commerciaux de toutes les parties concernées (à l'exception peut-être des assureurs) et des consommateurs. Si le Groupe de travail décide malgré tout de retenir la responsabilité pour retard, il sera essentiel que le texte soit libellé de telle sorte que cette responsabilité soit facultative dans tous les contrats.

28. À sa dix-huitième session, le Groupe de travail a décidé (A/CN.9/616, au paragraphe 113) qu'il faudrait élaborer un texte indiquant que la responsabilité du chargeur est soumise en cas de retard à la liberté contractuelle de la même manière que les mots "sauf convention contraire" sont placés entre crochets dans la disposition sur la responsabilité du transporteur en cas de retard (projet d'article 63 dans le document A/CN.9/WG.III/WP.81). Autrement dit, il a reconnu que la question de savoir si la responsabilité du chargeur et du transporteur en cas de retard devrait être facultative dans tous les contrats n'a pas encore été réglée. La proposition récemment soumise par la Suède (A/CN.9/WG.III/WP.85) examine tous les autres aspects des conclusions du Groupe de travail sur la responsabilité du chargeur en cas de retard, mais n'aborde pas la question de la liberté contractuelle.

29. Si la responsabilité en cas de retard est incluse dans le projet de convention, les États-Unis estiment qu'il faudrait indiquer que ces dispositions sont soumises à la liberté contractuelle. Malheureusement cependant, il ne suffirait pas d'insérer les

mots “sauf convention contraire” dans les articles sur la responsabilité du chargeur et du transporteur en cas de retard. La raison en est que, dans la plupart des contrats autres que les contrats de volume (qui seuls nous intéressent ici, puisqu’il a déjà été convenu que les contrats de volume pouvaient déroger aux règles régissant les retards dans le projet de convention), le chargeur n’a guère ou pas du tout de réelle possibilité de s’opposer à l’une quelconque des clauses contractuelles et, de fait, il ne voit parfois le contrat qu’après la livraison des marchandises. Par conséquent, si le texte du projet de convention sur la responsabilité du chargeur et du transporteur en cas de retard indique simplement que les règles du projet de convention s’appliquent “sauf convention contraire”, le transporteur pourrait théoriquement supprimer toute responsabilité en cas de retard pour lui-même, tout en la laissant (voire en l’augmentant) pour le chargeur. Afin d’éviter un résultat aussi inéquitable, le projet de convention devrait appliquer à la responsabilité pour retard la règle du “tout ou rien”. En d’autres termes, les parties devraient avoir une seule alternative: soit ne pas mentionner la question du retard dans le contrat, auquel cas les dispositions du projet de convention s’appliquent, soit indiquer dans le contrat que les règles de responsabilité en cas de retard ne s’appliquent ni au transporteur, ni au chargeur. Une telle disposition pourrait être libellée comme suit:

“Tout contrat auquel s’applique la présente Convention peut prévoir l’absence de responsabilité en vertu du contrat en cas de préjudice économique résultant d’un retard, nonobstant les dispositions des articles 30 et 63.”

VIII. Conclusion

30. Le Groupe de travail a bénéficié des divers avis formulés par les nombreux États Membres et observateurs participant à ce processus, chacun ayant son point de vue particulier et des intérêts spécifiques en ce qui concerne le transport maritime. Un point fondamental qui est apparu clairement est que le fruit de nos efforts collectifs doit refléter un juste équilibre entre les parties prenantes concernées ainsi qu’une répartition juste et équitable des risques et des responsabilités. S’agissant de la responsabilité en cas de dommages indirects résultant d’un retard, les États-Unis sont particulièrement préoccupés par le fait qu’il sera difficile, sinon impossible, de fixer des limites qui seront acceptées comme étant justes et équitables par les chargeurs et par les transporteurs.

31. Une convention dont le champ d’application est aussi large que celui du projet de convention doit nécessairement proposer des solutions qui conviennent à tous. S’agissant des dommages-intérêts pour retard toutefois, le problème est que la solution envisagée ne convient à personne. Non seulement il n’y a pas d’éléments de fait étayant la nécessité d’inclure la responsabilité en cas de retard dans le projet de convention, mais il n’y a ni analyse ni appréciation des conséquences potentielles d’une telle inclusion. Les États-Unis considèrent que l’introduction de cette nouvelle forme de responsabilité pourrait avoir des incidences considérables sur le commerce international, notamment un impact négatif sur l’offre de services de transport maritime abordables et sur la compétitivité de certains produits, en particulier ceux dont la valeur est relativement faible.

32. Le Groupe de travail en est au dernier stade d’une entreprise véritablement historique dont nous espérons tous qu’elle débouchera sur un régime de

responsabilité maritime largement adopté qui remplacera l'ensemble disparate d'arrangements qui existe actuellement. Cette entreprise a abouti à un projet de convention long et compliqué. Le texte actuel compte plus d'articles que les Règles de La Haye, les Règles de La Haye telles que modifiées par le Protocole de Visby et les Règles de Hambourg pris ensemble. Vouloir y inclure cette nouvelle responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de dommages indirects résultant d'un retard, ne fera qu'ajouter inutilement des éléments de complexité.

33. Si le Groupe de travail décide néanmoins d'inclure dans le projet de convention la responsabilité du transporteur et du chargeur en cas de dommages indirects résultant d'un retard, malgré les preuves accablantes, de l'avis des États-Unis, montrant que cela a toutes les chances de porter préjudice à toutes les parties, à l'exception des assureurs, au lieu de les aider, il devrait le faire de telle sorte que cette responsabilité soit facultative. (La question de savoir si la responsabilité en cas de retard devrait être soumise à la liberté contractuelle dans tous les cas est posée depuis le début des négociations et n'a toujours pas été tranchée. Voir par. 29 ci-dessus.) Autrement, les États-Unis craignent que cette question ne compromette le large soutien et l'adhésion générale dont dépend le succès du projet de convention.
