



Assemblée générale

Distr.: Limitée
14 février 2007

Original: Français

**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]

Prise de position du Conseil des Chargeurs Européens (ESC) soumise au Groupe de Travail III (Droit des transports) de la CNUDCI

Note du secrétariat

En vue de la dix-neuvième session du Groupe de travail III (Droit des transports), le Conseil des Chargeurs Européens (ESC) a soumis au secrétariat ses observations et propositions concernant les dispositions du projet de convention sur le transport de marchandises [effectué entièrement ou partiellement] [par mer] qu'il est prévu d'examiner à cette session.

On trouvera dans l'annexe à la présente note le texte de ces observations tel qu'il a été reçu par le secrétariat.



Annexe

Introduction

1. À la suite des travaux qui ont eu lieu lors de la dix-huitième session à Vienne le European Shippers Council entend faire part de son analyse qui porte sur les points qui y ont été simplement abordés mais non effectivement réglés par la méthode du consensus, et ce dans la perspective de la dix-neuvième session prévue à New York en 2007.
2. Les positions adoptées ci-après sont basées sur les débats ayant eu lieu à Vienne ainsi que sur le document principal A/CN.9/WG.III/WP.64 augmenté de travaux spécifiques complémentaires effectués par des délégations officielles, puisque qu'à ce jour nous n'avons ni connaissance de la version consolidée du texte à la fin de la deuxième lecture ni en notre possession l'ordre du jour de la session de New York.

Limitation de responsabilité

Article 64

3. Les chargeurs souhaitent que la détermination du mode de calcul du plafond de responsabilité prenne en compte la valeur effective des marchandises transportées par voie maritime. Plutôt que de se référer dogmatiquement aux systèmes du passé, il apparaît préférable de prendre en compte une valeur représentative des flux actuels de marchandises et de se baser sur ceux ayant une valeur élevée (échanges au départ de l'Asie vers le reste du monde).
4. Les chargeurs sont très méfiants à l'égard de l'extension apparente du champ d'application des limitations de responsabilité par rapport à La Haye-Visby et Hambourg.
5. Les chargeurs se prononcent pour la Variante A de l'article 64-2 qui applique de manière automatique la limitation la plus favorable pour le chargeur.

Article 65

6. Si ils se félicitent que le principe de la responsabilité pour retard du transporteur demeure toujours retenu, les chargeurs constatent que lors des travaux de la dix-huitième session à Vienne, le mode de calcul envisagé par certaines délégations demeure encore basé sur le montant du fret.
7. Les chargeurs soulignent à nouveau que ce critère, qui avait un sens dans les années 1970 lorsque furent négociées les règles de Hambourg, époque où les taux de fret étaient élevés (ex: taux de fret de la Far Eastern Freight Conference (FEFC) pour un conteneur de 20 chargé d'acier; environ USD 2 000/2 500), a aujourd'hui perdu de sa pertinence en raison de la volatilité des frets qui sont tombés à des niveaux très bas grâce à la concurrence. (Ex: taux "freight all kinds" (FAK) moyen sur le secteur Europe/Asie: USD 150-200/TC 20). Les chargeurs conseillent l'abandon d'un système qui ne se justifie que par la tradition et conseillent d'utiliser dans l'avenir un critère moderne.
8. Les chargeurs proposent une unicité des règles de limitation de responsabilité applicables aux deux parties au contrat de transport:

- Soit l'application d'une règle forfaitaire telle que celle indiquée à l'article 64,
- Soit le principe d'une réparation du préjudice réel, limitée à une certaine somme effectivement assurable pour les opérateurs les plus faibles.

Dans cette dernière perspective, le montant de droits de tirage spéciaux (DTS) 500 000 proposé en séance lors de la dix-huitième session par un groupe consensuel mené par la délégation suédoise, à l'occasion des discussions sur la responsabilité du chargeur causant un retard, ne nous semble pas justifié. Une somme proche de 80 000/100 000 DTS nous semble plus réaliste. Ce montant constituerait la limite de responsabilité du transporteur dont le retard a causé un préjudice prouvé, ainsi que la limite de responsabilité du chargeur dont une faute est à l'origine d'un préjudice.

9. En tout état de cause et sans préjudice de ce qui précède, si l'unanimité des délégations aboutissait à conserver un mode de calcul basé sur le montant du fret, le choix d'un multiplicateur inférieur à celui déjà existant dans la convention de Hambourg (2,5 fois le fret) serait une régression inacceptable pour les chargeurs bénéficiant de la convention la plus récente.

10. Lors de la dernière session de Vienne, un groupe informel, s'inspirant du document A/CN.9/WG.III/WP.74, a proposé un texte relatif spécifiquement à la responsabilité du chargeur lorsque celui-ci, commettant une faute, cause un retard. La proposition aboutit en substance à refuser au chargeur la possibilité de limiter sa responsabilité dans deux cas précis; lorsqu'il commet une faute qui cause un dommage au navire, ou lorsqu'une déclaration incorrecte de sa marchandise cause un retard ou un dommage.

11. Seul dans le cas, très restreint, de la responsabilité du chargeur pour un retard dont la cause ne serait pas liée à une déclaration incorrecte de la marchandise pourrait se voir limité, et ce, non pas selon la formule "une ou X fois le montant du fret", mais à hauteur d'un montant fixé arbitrairement à 500 000 DTS.

12. Une telle proposition, injustifiable en droit, aboutirait à bafouer toute règle de symétrie et d'équilibre entre la situation faite au transporteur et au chargeur. En conséquence, les chargeurs européens désirent souligner que le maintien d'une telle clause dans la convention impacterait négativement leur adhésion au projet d'instrument et influencerait leur attitude vis à vis de leurs gouvernements respectifs lorsque que se posera la question de la signature et de la ratification de la convention. Il est aussi à noter que les chargeurs trouvent inacceptable que le texte ne conserve ni la formule des règles de La Haye-Visby, article IV (3), ni celle de Hambourg, article 12, selon laquelle le chargeur n'a pas de responsabilité sans sa faute.

13. Leur rejet du projet proposé par le groupe informel ne conduit pas pour autant les chargeurs à abandonner, comme cela a été suggéré par certaines délégations, leur prétention sur le maintien de la clause de responsabilité du transporteur en cas de retard. Cette position est en ligne avec les critères de qualité de services que l'on est en droit d'attendre de prestataires de transports engagés dans des échanges mondiaux réalisés sous la norme du juste à temps et de la qualité totale.

14. Les chargeurs refusent de se laisser entraîner dans une mécanique de "donnant-donnant" artificiellement créée pour permettre aux transporteurs de

revenir sur les acquis de la convention de Hambourg en matière de responsabilité pour retard.

Article 66

15. Pour une compréhension homogène par tous les systèmes juridiques, il apparaît souhaitable de supprimer le terme “personal” de la version anglaise qui limite les cas de responsabilité. Cet élément restrictif est peu compatible avec les attentes des clients chargeurs vis à vis de leurs prestataires transporteurs qui se positionnent de plus en plus comme acteurs d’un monde maritime moderne.

16. Les chargeurs sont aussi très réticents à l’égard de l’extension apparente du champ d’application des circonstances préconisées par l’article 66 ou le transporteur ne perd pas la limitation de responsabilité.

Article 89: Autres conventions

17. Les chargeurs européens appuient l’analyse et partagent les craintes de l’Union Internationale de transport routier (IRU) dans une perspective multimodale qu’il est important de valoriser.

18. Il nous semble souhaitable de conserver l’article 27 (mais de supprimer l’article 90 qui est nuisible) et de conserver l’article 89 en le modifiant. Les chargeurs européens n’ont aucune hostilité envers un instrument multimodal neutre d’application globale mais ils sont avant tout favorables à des solutions simples, offrant une bonne prévisibilité. Dans cette perspective ils pourraient concevoir d’accepter un système unique de responsabilité et d’indemnisation, mais cette position a des limites et ne vaut que si une réelle égalité de traitement est instituée dans la convention. Or l’instrument tel qu’il existe à ce jour, est tellement déséquilibré en défaveur des chargeurs que cela les pousse à ce stade à souhaiter, à regret, l’application des conventions de transport unimodales pour les phases non maritimes, car celles-ci demeurent beaucoup plus protectrice des intérêts des chargeurs.

Article 75 et 76: Juridiction

19. En matière de désignation du tribunal, les chargeurs recherchent avant tout la prévisibilité et la simplicité, ils sont donc favorables à un article donnant une liste précise de lieux classiques de détermination du tribunal compétent, notamment ceux qui traditionnellement jalonnent l’opération de transport. Il serait souhaitable d’inclure aussi le lieu de formation du contrat.

20. Une liste la plus complète possible est préférable au système retenu qui cumule une liste de lieux et une liberté de choix total.

21. Cette dernière liberté d’élection du for pousse au “forum shopping” ce qui pourrait aboutir à la désignation d’un lieu de juridiction en dehors de la liste des lieux proposés, voir de permettre de désigner le tribunal d’un pays n’ayant pas adhéré à la convention.

22. Les chargeurs considèrent que la liberté contractuelle (cf. infra) ouverte aux parties au contrat devrait être limitée à la possibilité de choisir conventionnellement un chef de compétence parmi ceux figurant dans la liste de l’article 75 a) b) et c).

23. Les critères de l'article 76, paragraphe 2, a) b) et c) permettant une dérogation totale à l'article 75 a) b) et c) sont insuffisants pour justifier une telle dérogation. La définition du contrat de tonnage sur lequel est fondé le droit de déroger aux dispositions de l'instrument est trop générale. Seul un sévère renforcement des critères constitutifs du contrat de tonnage permettrait de justifier une telle amplitude des dérogations.

24. En outre les chargeurs soulignent également la nécessité de protéger les destinataires. De ce point de vue, le paragraphe 3 de l'article 76 n'apporte pas la sécurité souhaitée. Il faudrait ajouter au paragraphe 3 un alinéa prévoyant l'acceptation formelle de l'élection du for par le destinataire, faute de quoi ce dernier serait en droit d'imposer l'un des lieux d'action de l'article 75 de son choix.

25. Toujours dans un souci de prévisibilité, l'adhésion aux règles de désignation des juridictions contenu dans la convention devrait s'imposer à tous les pays signataires. Une convention permettant un système d'"opting out" ou "opting in" (art. 76, par. 4) compliquera inutilement la mise en œuvre de la convention. Les chargeurs ne sont donc pas favorables aux dispositions contenues ou évoquées par les délégations pendant la dix-huitième session lors des discussions relatives à l'article 76, paragraphe 4.

26. Accessoirement les chargeurs européens relèvent que rien n'est dit concernant les procédures judiciaires intentées contre le chargeur. Ce point mériterait d'être précisé dans un souci d'équilibre et de réciprocité.

Remarque sur la liberté contractuelle

27. Les chargeurs rappellent les extrêmes réserves qu'ils ont été amenés à prendre dans leurs prises de positions précédentes (A/CN.9/WG.III/WP.64) vis à vis de l'orientation de certaines délégations en faveur d'une liberté contractuelle totale qui sera préjudiciable aux chargeurs petits et moyens. Leur position sur les articles 75 et 76 renforce leur prévention à l'égard d'une liberté contractuelle uniquement fondée sur une définition insuffisante du contrat de tonnage. Il est à signaler que les Règles de La Haye et de Hambourg permettent une très grande liberté contractuelle tout en protégeant les petits et moyens chargeurs. En reprenant simplement leurs dispositions bien connues et en excluant des dérogations en faveur du seul transporteur, il serait possible de se passer de tout l'édifice si mal construit du contrat de tonnage.

Conclusions

28. Au stade de la fin de la deuxième lecture du projet d'instrument, force est de constater que les chargeurs, déçus par la dérive d'un texte dont les orientations participent plus d'une revanche sur les acquis des règles de Hambourg, qu'à une œuvre de modernisation du droit intermodal maritime, s'interrogent sur l'utilité d'un tel instrument pour traiter du transport des prochaines décennies.

29. Le déséquilibre des principales dispositions, notamment celles concernant les règles de responsabilité, est tel à ce stade qu'ils sont pessimistes quant à un possible redressement des principaux déséquilibres d'ici la fin des travaux. Les chargeurs seront néanmoins présents à la prochaine session de New York dans un esprit constructif pour essayer de sauver ce qui peut encore l'être.

30. Le Conseil des chargeurs européens (ESC) est l'organisme qui représente les intérêts des sociétés industrielles et commerciales européennes en tant qu'utilisateur de tous les modes de transports. Les "chargeurs" sont fondamentalement des producteurs ou distributeurs de biens qu'ils commercialisent et distribuent à leurs clients. Le transport maritime est pour eux le principal vecteur des échanges internationaux.
