



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2000/3
3 juillet 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné
(Trente-quatrième session, 4-6 septembre 2000,
point 8 de l'ordre du jour)

**POSSIBILITÉS DE RÉCONCILIATION ET D'HARMONISATION DES RÉGIMES
DE RESPONSABILITÉ CIVILE RÉGISSANT LE TRANSPORT COMBINÉ**

**Résultats de deux réunions d'un groupe d'experts ("auditions") concernant les régimes
de responsabilité civile appliqués au transport multimodal**

Note du secrétariat de la CEE

A. MANDAT

1. Conformément aux mandats qui lui ont été conférés par le Comité des transports intérieurs et le Groupe de travail du transport combiné de la CEE/ONU (WP.24), le secrétariat a convoqué deux réunions d'un groupe informel d'experts pour que ceux-ci examinent s'il y a lieu et s'il est possible de concilier et d'harmoniser les régimes de responsabilité civile appliqués aux opérations de transport multimodal et de prendre en compte les vues des diverses organisations gouvernementales et non gouvernementales concernées par la question aux niveaux national et international (ECE/TRANS/128, par. 86; ECE/TRANS/133, par. 70; TRANS/WP.24/83, par. 31-36; TRANS/WP.24/85, par. 32-37; TRANS/WP.24/87, par. 34-36).

2. Le secrétariat de la CEE/ONU expose succinctement ci-après les principales questions abordées par le groupe d'experts ainsi que les arguments des participants. Le secrétariat présente en outre en annexe des avis qui lui ont été communiqués par écrit et dont certains ont été abrégés.

B. PARTICIPATION

3. La première réunion du groupe d'experts s'est tenue les 24 et 25 janvier 2000 et la seconde les 29 et 30 mai 2000, à Genève.

4. Ont assisté à ces réunions des experts gouvernementaux intéressés d'Allemagne, d'Autriche, de Belgique, des Pays-Bas et de la Commission européenne (CE). Ont en outre participé à ces réunions des organisations intergouvernementales et non gouvernementales ainsi que des représentants du secteur privé, comme suit : la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), le Conseil maritime baltique et international (BIMCO), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), le Comité maritime international (CMI), la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT), l'Association européenne du transport intermodal (EIA), le Conseil de chargeurs maritimes d'Europe (CCME), EUROCHAMBRES, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), le Groupement européen du transport combiné (GETC), l'Association internationale des ports (AIP), la Chambre de commerce internationale (CCI), la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), la Conférence internationale des courriers exprès (CICE), l'International Multimodal Transport Association (IMTA), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Union internationale d'assurances transports (IUMI), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail/route (IURR), l'International Group of P & I Clubs, le Through Transport Club (TT Club), l'Association allemande des transports de marchandises et de la logistique (BGL), BASF, la Deutsche Post AG, Nestlé and Volkswagen Transport AG.

C. CONCLUSIONS DES RÉUNIONS ("AUDITIONS") DU GROUPE D'EXPERTS

I. Activités en cours et activités envisagées concernant les régimes internationaux de responsabilité civile appliqués au transport multimodal

5. Afin de fonder son examen sur des bases solides et d'assurer la transparence totale des activités entreprises actuellement ou envisagées aux niveaux national et international dans le domaine des régimes de responsabilité civile, le groupe d'experts a procédé à un échange d'informations qui ont été complétées par les communications rassemblées par le secrétariat auprès d'un large éventail de sources. Malheureusement, certaines organisations, notamment le secrétariat de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), n'étaient apparemment pas du même avis que le secrétariat et ne pensaient pas qu'il fût utile d'assurer la transparence dans ce domaine pour permettre aux autorités gouvernementales qui se sont déjà attelées à ces questions ou qui prévoient de s'y atteler de prendre des décisions rationnelles et d'utiliser efficacement les ressources. La collecte d'informations n'a donc pas toujours été pour le secrétariat une tâche facile.

6. On a constaté qu'en sus des activités en cours et de celles qui étaient envisagées telles qu'elles avaient déjà été recensées lors de réunions antérieures du groupe d'experts CEE/ONU (TRANS/WP.24/1999/1, par. 3-5; TRANS/WP.24/1999/2, par. 5-10), les questions de responsabilité civile sont actuellement étudiées par plusieurs organisations internationales, comme la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED),

la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU), le Comité des transports maritimes de l'OCDE, le Comité maritime international (CMI) et la Chambre de commerce internationale (CCI).

7. En coopération avec la CNUDCI, le CMI travaille actuellement à un projet de réglementation relative au transport maritime. Ce travail est destiné à couvrir les expéditions porte à porte dans tous les cas où un tronçon de transport se fait par la voie maritime, de sorte qu'il portera sur la plupart des opérations de transport multimodal interrégional. Le projet va au-delà des questions de responsabilité civile et, selon le CMI, constituerait un instrument international d'harmonisation adapté aux besoins propres au commerce du XXI^e siècle. Dans ce contexte, la CNUDCI et le CMI organiseront des colloques sur le droit des transports qui se tiendront le 6 juillet 2000 à New York puis en septembre de la même année et porteront sur les éventuels moyens de pousser plus loin l'uniformisation dans ce domaine. Le CMI envisage aussi de présenter un projet de dispositions sur plusieurs questions relatives au droit du transport international ainsi qu'un document de travail sur les questions de responsabilité à la réunion du Sous-Comité international du CMI sur l'unification du droit du transport des marchandises par voie maritime, qui se tiendra les 7 et 8 juillet 2000. Un projet de convention, ou un autre instrument d'harmonisation d'ensemble, pourrait ainsi être présenté pour approbation à la Conférence du CMI qui se tiendra au début de l'année 2001.

8. Le Comité des transports maritimes de l'OCDE a, semble-t-il, estimé qu'il importait de définir les zones de désaccord entre les divers régimes de responsabilité appliqués à la cargaison dans le transport maritime, ainsi que les moyens d'établir des règles communes pour supprimer ces divergences. Il est envisagé d'étendre le projet à d'autres modes de transport et de faire participer au débat des pays non membres de l'OCDE. Il est prévu d'organiser en décembre 2000 un atelier sur la responsabilité relative à la cargaison.

9. La Chambre de commerce internationale (CCI) a créé un groupe d'experts du transport qui a mené à bien une étude et une analyse du statut des régimes de responsabilité appliqués au transport multimodal à soumettre pour examen et observations aux membres de la CCI appartenant au secteur des transports. La conclusion du groupe de travail spécial de la CCI sur le droit et la pratique du transport multimodal a été qu'une révision de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (la convention MT) ne constituait pas une solution praticable et que le meilleur moyen d'harmoniser les règles de la responsabilité dans ce domaine était d'incorporer des règles d'autoréglementation aux contrats privés. Le groupe a par conséquent recommandé que les membres de la CCI appartenant au secteur des transports encouragent davantage l'application des règles CNUDCI/CCI.

10. Conformément au Plan d'action de Bangkok, adopté en février 2000 par la CNUCED, le secrétariat de la CNUCED analyse actuellement, à l'échelon mondial, la mise en œuvre des règles de transport multimodal ainsi que les législations nationales réglementant les opérations dans ce domaine.

11. La CEE, qui administre la convention CMR, a achevé la rédaction des dispositions de fond d'une convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), qu'il est prévu de soumettre pour adoption à une conférence diplomatique qui sera

organisée en coopération avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et la Commission du Danube (CD) à Budapest, du 25 septembre au 4 octobre 2000. Ce régime international de responsabilité civile ne comprend pas de dispositions relatives au transport multimodal. Il prévoit des niveaux d'indemnisation fondés sur le droit maritime (c'est-à-dire les règles de La Haye-Visby). L'article 17 du projet de convention stipule que le transporteur répond des omissions de ses préposés (ECE/TRANS/CMNI/CONF/2). Cette disposition fait que la nouvelle convention CMNI est conforme aux conventions CMR et COTIF/CMI, mais est en contradiction avec le régime maritime mis en place par les règles de La Haye-Visby. Les parties contractantes peuvent toutefois autoriser des dérogations à cette disposition. Conformément à l'article 32, les États peuvent, au moment de la signature de la CMNI, faire une déclaration qui les exempte des dispositions susmentionnées de l'article 17 à l'égard d'autres États ayant fait la même déclaration.

12. Le groupe d'experts a aussi été informé des principaux éléments des lois nationales néerlandaise et allemande applicables au transport multimodal qui ont été adoptés ou modifiés récemment. Le groupe a également pris note du fait que la loi des États-Unis sur le transport maritime des marchandises - Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) - traite du transport multimodal. La nouvelle loi s'appliquerait à l'entrée et à la sortie aux contrats de transport conclus aux États-Unis ou hors des États-Unis et portant sur des marchandises transportées jusqu'aux États-Unis par voie maritime ou acheminées par transport direct.

II. Problèmes de responsabilité civile rencontrés dans le cadre des opérations de transport multimodal international

13. Les experts ont souligné que les opérations de transport multimodal se heurtaient à de nombreux problèmes dans la pratique, quand il faut, par exemple, déterminer quelle législation s'applique à une opération de transport particulière lorsque plusieurs modes de transport assujettis à des régimes de responsabilité civile différents sont utilisés. Les entrepreneurs de transport eux-mêmes ne savent pas toujours quels sont les régimes de responsabilité civile applicables à leurs opérations.

14. Bien que les représentants du secteur des assurances aient confirmé que l'obtention d'une couverture en responsabilité civile ne pose habituellement pas de difficulté pour les entrepreneurs de transport multimodal (ETM), il en va, semble-t-il, tout autrement pour les opérations de transport à destination ou en provenance des pays et des régions en développement où la législation dans ce domaine est confuse, voire inexistante. L'incertitude qui règne quant aux règles juridiques applicables dans de tels cas semble alourdir les prix du transport parce que les primes d'assurance sont majorées.

15. Les entreprises qui expédient de gros volumes de marchandises ont en général peu de problèmes à cet égard puisqu'elles sont en mesure d'imposer leurs conditions générales en travaillant avec un petit nombre de transporteurs choisis en fonction du mode de transport et de la région de destination des marchandises. Néanmoins, les entreprises sont elles aussi favorables à un régime de responsabilité civile uniforme, simple et d'un bon rapport coût-efficacité, à l'échelon mondial qui s'inspirerait du régime CMR. Certains ont dit que, selon la nature des marchandises expédiées, il était même possible que les entreprises puissent faire l'économie de l'assurance en responsabilité civile, si les plafonds et les procédures d'indemnisation étaient

semblables à ceux de la CMR. Par ailleurs, à une époque marquée par la sous-traitance et la production à flux tendus, les grandes sociétés elles-mêmes n'expédient plus de gros volumes à la fois et pour une même destination, et sont par conséquent obligées d'accepter les conditions des entrepreneurs de transport en matière de responsabilité.

16. Il est fréquent que les sociétés de taille plus réduite soient quant à elles tenues d'accepter des contrats de transport dont les termes ne sont pas satisfaisants. Les petits entrepreneurs doivent faire face à la puissance économique de leurs partenaires qui peuvent les contraindre à conclure des contrats de transport qui ne leur sont pas favorables (ce sera, par exemple, le cas des exploitants de transbordeurs qui imposent leurs conditions générales en matière de responsabilité civile).

17. Le transport multimodal étant de plus en plus fréquemment pratiqué par conteneurs, il devient extrêmement difficile d'établir avec certitude sur quel tronçon du trajet le dommage a eu lieu. La question de la responsabilité des pertes non localisées n'est toujours pas résolue sur le plan international. Par exemple : des remorques ou caisses mobiles qui sont transportées en Allemagne par la route vers un terminal de transport combiné, puis par le rail vers l'Italie, et enfin par la route jusqu'au client, le sont généralement sur la base des conditions générales de l'UIRR qui ne s'appliqueront qu'au trajet effectué entre les terminaux de transport combiné. On n'a généralement pas recours aux règles CNUCED/CCI pour ce type d'opérations de transport. Il ne pourrait être question de responsabilité pour les pertes non localisées que si la législation allemande qui comprend des dispositions à ce sujet pouvait être appliquée.

18. D'une part, tout entrepreneur de transport a intérêt à établir que les pertes ont eu lieu au cours de l'opération de transport à laquelle il est possible d'appliquer la limite de responsabilité la plus faible, alors que le chargeur a intérêt à montrer que les pertes ont eu lieu sur le tronçon du transport pour lequel la limite la plus élevée est applicable, ce qui est un moyen de faire traîner en longueur l'action judiciaire. D'autre part, les dispositions actuelles quant à la charge de la preuve ne favorisent vraiment pas une solution simple et rapide. En conséquence, chargeurs et entrepreneurs de transport ont tendance à éviter de s'adresser aux tribunaux et à régler les questions d'indemnisation selon des critères commerciaux. Outre cette habitude de la transaction amiable entre les parties, il est de pratique courante que le dernier transporteur à livrer les marchandises au client ne soit tout bonnement pas payé en cas de dommages ou de retard à la livraison.

19. Le groupe d'experts a noté qu'il est assez compliqué de réunir les faits et les chiffres dans le domaine considéré. La transparence n'existe guère quant au nombre de réclamations et de litiges ni quant au montant des indemnités demandées. Il semble, toutefois, que le montant des dommages causés aux marchandises au cours des opérations de transport multimodal par voie routière ou ferroviaire n'est pas très élevé. Selon des estimations officieuses, Kombiverkehr, le principal entrepreneur européen de transport combiné, a versé l'équivalent de quelque 0,0025 % de ses recettes de fret pour le règlement de dommages-intérêts concernant à la fois les cargaisons et les unités de chargement, auxquels il faudrait peut-être ajouter des frais de transactions à concurrence d'un montant voisin.

20. En revanche, les dommages imputables aux retards de livraison sont fréquents. D'après les intervenants, il était aisé de savoir quel opérateur était responsable des retards. En outre, les dommages ont aussi souvent lieu durant les opérations de transbordement.

21. Pour le transport maritime, les conventions internationales existantes ne prévoient pas de responsabilité de l'entrepreneur en cas de retard à la livraison. Cette situation ne semble pas acceptable aux chargeurs ni aux opérateurs des autres modes de transport puisque, dès lors, il n'y a pas jeu égal entre les différents modes de transport et que cela n'est pas non plus adapté aux conditions actuelles de la livraison en flux tendus.

22. Les expéditeurs et les destinataires ont besoin de savoir de quels délais ils disposent pour intenter une action et comment procéder. Les règles existantes varient selon la juridiction compétente et le régime applicable. Dans certains cas, le délai de prescription est bref et il devient difficile d'intenter une action en temps voulu, à l'encontre du transporteur effectivement responsable et devant l'instance compétente. Les délais contractuels, qui sont encore plus courts, de 9 mois par exemple, pour le connaissance FIATA (6.1992, clause 17) peuvent prêter à confusion, car ils ne sont pas valables quand c'est un régime obligatoire particulier, national ou international, qui est applicable.

23. Comme le propriétaire de la cargaison ne dispose que de moyens limités pour établir où se situe la source des dommages, lui imposer la charge de la preuve quant aux faits établissant la responsabilité de l'opérateur fait injustement obstacle, en ce qui le concerne, à la perception de dommages-intérêts.

24. Le groupe d'experts a aussi constaté qu'il existait certaines lacunes dans les régimes de responsabilité civile actuels. Certaines sont même si graves que le régime ne s'applique pas du tout à des mouvements de marchandises qui lui auraient été assujettis si les rédacteurs s'étaient penchés sur la question. Par exemple, les règles de La Haye et des règles de La Haye-Visby sont applicables uniquement aux contrats attestés par des connaissements, mais ne peuvent pas être appliquées aux chargements attestés par des lettres de transport qui sont pourtant largement utilisées pour des itinéraires maritimes courts, notamment en Mer du Nord et dans la Manche.

25. Alors que la responsabilité du transporteur est, dans une large mesure, régie par des règles impératives, dans le cadre des diverses conventions applicables au transport modal, il existe des périodes au cours desquelles les marchandises en transit multimodal ne sont pas soumises à un régime obligatoire. Les conséquences préjudiciables de ces solutions de continuité dans les régimes de responsabilité peuvent être graves puisque, selon les estimations, la plupart des pertes ou avaries aux marchandises ont lieu non pas durant le transport effectif, mais au cours des opérations liées au transport qui précèdent ou suivent l'opération de transport elle-même.

26. Si les marchandises doivent passer d'un mode à un autre et que l'avarie a lieu au cours du transbordement de train à camion ou bateau, il n'est pas toujours aisé d'établir lequel des régimes modaux sera applicable. Par exemple, lorsque des dégâts sont causés aux marchandises se trouvant sur une barge de type LASH (Lighter-Aboard-Ship-Vessel) entre la terre ferme et le navire, il est difficile de déterminer si cette avarie entre dans le cadre du régime local appliqué au transport terrestre, ou de celui qui régit le transport maritime, ou bien encore d'un autre régime. Il y a également incertitude remorque tractée sur un roulier est endommagée parce qu'elle heurte

une cloison : l'incident relève-t-il du régime applicable au transport terrestre ou de celui qui s'applique au transport maritime ?

27. S'agissant du stockage temporaire, le problème auquel les entrepreneurs de transport se trouvent confrontés est celui de l'absence de régime de responsabilité uniforme. Les régimes de droit interne applicables à la responsabilité des exploitants de terminaux sont extrêmement variables quant à leur origine et quant à leur teneur. Les règles peuvent être énoncées dans un code civil ou code du commerce ou dans d'autres actes législatifs régissant le dépôt ou la consignation de marchandises. Pour ce qui est du niveau de responsabilité, dans certains régimes, l'exploitant du terminal supporte une responsabilité objective et ne peut en être exonéré que lorsque d'étroites conditions d'exonération sont réunies. Sous d'autres régimes, le même exploitant peut être tenu pour responsable par imprudence s'il n'a pas raisonnablement pris soin des marchandises ou de l'unité de chargement.

28. Il y a d'autres différences entre les régimes qui portent sur la charge de la preuve de la responsabilité de l'exploitant du terminal. Sous de nombreux régimes, il suffit que le demandeur présente très peu d'éléments de preuve pour qu'une présomption de responsabilité pèse sur l'exploitant : celui-ci doit ensuite se disculper. Il existe toutefois aussi des régimes imposant au demandeur de prouver la responsabilité de l'exploitant. La disparité existe aussi quant aux limites financières de la responsabilité. Dans certains régimes, la responsabilité de l'exploitant du terminal est illimitée, alors que dans d'autres, elle est plafonnée.

29. Les délais de prescription sont une autre cause de disparité : dans certains régimes, ils peuvent être très longs. Et la disparité peut être plus complexe encore du fait que, dans certains régimes, les exploitants de terminaux sont soumis à des règles différentes selon la nature des services rendus : ainsi, le stockage des marchandises dans l'entrepôt de l'exploitant et le chargement des marchandises dans la cale du navire peuvent relever de différentes séries de règles.

30. Si les marchandises sont stockées avant, pendant ou après le transport, on ne voit pas clairement si la période de stockage est liée au régime appliqué au transport et relève donc dudit régime, ou bien si elle sort de son cadre et relève de quelque autre régime (par exemple, d'un régime national voire d'un régime local relatif à l'entreposage).

31. Lorsque l'expéditeur remet les marchandises à un exploitant de terminal en vue de leur transport, la responsabilité du transporteur n'est pas forcément déjà engagée et, au lieu de destination, la responsabilité du transporteur peut prendre fin lorsqu'il remet les marchandises à l'exploitant d'un terminal, c'est-à-dire habituellement avant que les marchandises soient remises au destinataire ou au transporteur suivant.

32. Il est certainement recommandé de prolonger la responsabilité du transporteur pour l'étendre au quai ou au terminal, ce qui paraît raisonnable compte tenu des pratiques modernes en matière de transport. En conséquence, toute solution envisagée dans ce domaine devra peut-être aussi régler un certain nombre de points importants liés aux contrats de stockage, notamment les obligations du client, telles que le paiement du prix des services ou, quand il s'agit de marchandises dangereuses, la communication des instructions nécessaires. L'exploitant peut aussi être autorisé à se défaire des marchandises dangereuses ou à les vendre.

III. A-t-on besoin d'un régime juridique international ?

33. Sur la question de l'élaboration d'un régime juridique international unifié, les membres du groupe d'experts ont exprimé des avis différents.

34. Pour plusieurs d'entre eux, représentant principalement les secteurs des transports maritimes, du transit et de l'assurance, il n'était pas urgent de chercher une nouvelle fois à établir une convention sur le transport international multimodal des marchandises, car la situation actuelle était satisfaisante. Ces experts ont fait observer que de nouvelles dispositions juridiques risquaient de prêter à confusion et de se traduire par des dépenses supplémentaires. Ils s'inquiétaient néanmoins de voir proliférer les régimes différents applicables au transport maritime des marchandises dans le monde (il en existait déjà plus de trente et ils ont souligné la nécessité de les harmoniser.

35. Certains experts ont dit craindre les doubles emplois ou les contradictions avec d'autres travaux qui sont en cours. À leur avis, la CEE/ONU devrait attendre les résultats de ces autres travaux. D'autres experts ont fait part d'un vif intérêt pour le transport multimodal tout en souhaitant que soit préservé l'équilibre des régimes existants. L'élaboration d'un nouveau système juridique international était certes réalisable, mais certains experts en mettaient en doute le bien-fondé.

36. Un certain nombre d'experts ont paru satisfaits des dispositions de droit privé existantes, telles que les règles CNUCED/CCI, le connaissement FIATA et le document négociable de transport multimodal BIMCO qui repose sur les règles CNUCED/CCI, ainsi que la lettre de transport COMBICON utilisée par les opérateurs en mer du Nord. Pour eux, un nouveau régime de réglementation n'était pas indispensable pour le moment. En ce qui concerne les règles CNUCED/CCI, il convient de noter que deux systèmes concurrents sont actuellement en usage : les membres de la FIATA utilisent les règles CNUCED/CCI de 1980, alors que les armateurs et les principaux exploitants de transport par conteneurs ont recours aux règles de la CCI de 1975.

37. Il faut reconnaître toutefois que les dispositions de droit privé ainsi que les conditions générales, qui sont extrêmement variables, ne peuvent pas prendre le pas sur les conventions internationales en vigueur ni sur le droit interne obligatoire. Les dispositions n'apportent donc pas de sécurité juridique aux parties concernées. La seule solution à cet égard consisterait à élaborer une convention internationale et à y adhérer.

38. On s'est donc demandé s'il n'était pas possible d'élaborer une convention internationale dont certains éléments seraient empruntés aux dispositions de droit privé existantes. Cette approche a semblé intéresser certains experts.

39. De l'avis d'autres participants, la situation concrète sur le plan de la responsabilité civile n'était pas satisfaisante et tendait à rendre les opérations de transport multimodal ou combiné complexes et donc moins intéressantes que les opérations n'utilisant qu'un seul mode de transport. S'il n'y avait pas lieu de chercher des solutions harmonisées, voire uniformes, pourquoi les organisations internationales, qu'elles soient gouvernementales ou non gouvernementales (Commission européenne, CEE/ONU, CNUCED, OCDE, CNUDCI/CMI, CCI) et les législateurs

de différents pays (Pays-Bas, Allemagne, États-Unis d'Amérique) avaient-ils été si nombreux à être chargés récemment d'étudier ces questions et de proposer des solutions ?

40. Les experts représentant notamment le transport ferroviaire et routier ainsi que les clients et fabricants ont dit quant à eux qu'il fallait continuer à vouloir préciser et unifier la législation internationale en vigueur en matière de responsabilité civile qui est applicable au transport multimodal. L'uniformisation ou l'harmonisation des réglementations nationales et internationale dans ce domaine offrait, à leur avis, une occasion unique de promouvoir le transport multimodal et de faciliter le transport de porte-à-porte et à flux tendus.

41. Ces mêmes experts estimaient que, compte tenu de la prolifération actuelle de législations nationales différentes, qui ont été ou sont à présent mises en œuvre dans 34 pays, il était grand temps de mettre en place un régime unifié. Un tel instrument permettrait de réduire les coûts liés aux incertitudes et d'accroître l'efficacité des opérations de transport international, multimodal et combiné.

42. On a en outre fait valoir qu'au cas où un éventuel contrat de transport multimodal "*sui generis*" s'inspirerait des dispositions de la Convention CMR, les agents de transport maritime et fluvial risquaient de devoir payer plus cher leur assurance en responsabilité civile. Le grand avantage serait toutefois, pour les clients, que ceux-ci bénéficieraient de conditions plus claires et plus prévisibles dans le cadre même des contrats de transport.

43. Le groupe d'experts a constaté que si la plupart des gouvernements européens étaient favorables au développement du transport combiné, ils ne le facilitaient guère. Certains experts ont rappelé aux gouvernements et aux organisations internationales gouvernementales qu'il leur incombait de protéger les protagonistes les plus faibles, quand ils sont parties à des transactions commerciales et de faciliter le commerce et le transport par l'instauration d'un cadre juridique équilibré et précis. Il fallait que les clients des services de transport soient à même d'accéder à des services de grande qualité. Il convenait, par conséquent, de réduire les obstacles aux échanges et d'assurer la transparence des régimes de responsabilité couvrant les dommages tout au long de la chaîne du transport.

44. C'est pour ces raisons que les experts représentant les trajets routiers et ferroviaires, les ports et installations portuaires, les chargeurs, les grandes et petites entreprises ainsi que les courriers exprès ont souligné la nécessité de mettre au point une nouvelle convention internationale sur la responsabilité civile. Ils ont tenu à dire qu'on devait recenser les problèmes existants en manifestant de l'intérêt pour le secteur et ses clients. Ils ont aussi fait valoir qu'il fallait s'atteler sans perdre une minute à l'élaboration de cette convention car il était possible que des groupes d'intérêts représentant un mode de transport ou un autre soient déjà en train d'établir des propositions en sens opposé.

IV. Ébauche d'une éventuelle convention sur le transport international multimodal de marchandises

45. Le groupe d'experts a également examiné l'ébauche d'une éventuelle convention sur le transport international multimodal de marchandises qui avait été étudiée par un petit groupe d'experts de la CEE/ONU. Ce petit groupe avait eu pour objectif de vérifier si une telle

convention, à supposer qu'il soit décidé de la mettre en place, poserait de nouveaux problèmes juridiques et administratifs qui n'auraient pas encore été examinés ni résolus. Les conclusions du groupe ont clairement montré que tel ne semblait pas être le cas. Le petit groupe a également recensé un certain nombre de questions susceptibles de prêter à controverse et d'éléments importants à faire éventuellement entrer dans l'instrument juridique à envisager (document informel No 2 (2000)).

46. Le débat a été axé sur la question de savoir si ce nouvel instrument juridique devait être bâti sur le principe du réseau, consistant à appliquer les dispositions des conventions internationales unimodales existantes en cas de dommages localisés et à appliquer des dispositions spéciales fixant les limites de responsabilité en cas de dommages non localisés, ou s'il devait être bâti sur le principe d'un régime multimodal indépendant. Tant que l'on voudra retenir le principe du réseau, on ne pourra pas assurer vraiment l'harmonisation et la solution consistant à harmoniser les conventions unimodales existantes est reléguée très loin.

47. Un avantage du système de réseau tient au fait qu'il favorise les chargeurs s'ils sont en mesure de prouver que les dommages ont eu lieu au cours du trajet assuré par un mode de transport prévoyant une limite de responsabilité élevée.

48. L'autre solution consisterait à considérer les opérations de transport multimodal comme relevant d'un système juridique spécial fondé sur un contrat de transport multimodal "*sui generis*" prévoyant un ensemble de règles de responsabilité uniformes pour tous les modes concernés, quel que soit l'endroit où le dommage, la perte ou le retard s'est produit. Beaucoup d'experts ont paru vouloir se rallier à cette solution, c'est-à-dire à la création d'un régime de responsabilité civile uniforme applicable aux opérations de transport multimodal. Un régime de ce type pourrait s'inspirer des dispositions de la Convention CMR.

49. Un régime unique doté d'une limite de responsabilité uniforme répondrait à la nécessité pour les chargeurs de disposer d'un régime transparent, simple et efficace par rapport à son coût. Toutefois, celui-ci doit résoudre les difficultés liées à la charge de la preuve et aux clauses d'exonération. En conséquence, il conviendrait peut-être d'étendre la portée du régime CMR et de l'adapter aux impératifs particuliers des opérations de transport multimodal, notamment pour permettre de l'appliquer aux conteneurs, caisses mobiles et autres unités de chargement.

50. Les intervenants ont en outre signalé que, dans le cadre d'un tel régime de responsabilité civile uniforme, les primes d'assurance seraient plus faibles puisque la limite de responsabilité serait relevée, ce qui servirait les intérêts des chargeurs. Les dépenses de transport et les tarifs du fret pourraient néanmoins augmenter étant donné que les entrepreneurs de transport maritime, et eux surtout, seraient peut-être tenus de prévoir une couverture d'assurance plus large.

51. Le groupe d'experts a étudié d'une manière approfondie les avantages et les inconvénients des régimes de responsabilité civile facultatifs et des régimes obligatoires, dont certains sont esquissés ci-après. La plupart des experts ont paru favorables à un régime obligatoire, malgré l'importance qui s'attache au principe de la liberté de contracter. Il a également été recommandé d'interdire de s'écarter dans les contrats des règles de la responsabilité alors que les parties seraient autorisées à prendre quelque distance avec d'autres dispositions.

52. Sur le point de savoir s'il faut autoriser les parties à fixer le cas échéant d'un commun accord une limite de responsabilité plus élevée que la limite minimale obligatoire en cas de perte non localisée, l'unanimité n'a pas été réalisée au sein du groupe d'experts. Le représentant d'une grande société a mis en garde les participants contre les abus de pouvoir économique qu'exerceraient sans doute les gros transporteurs qui risquaient de faire pression pour que la responsabilité soit plafonnée au niveau le plus élevé. Il conviendrait donc de retenir de préférence une limite obligatoire et fixe. En outre, d'autres experts représentant les clients ont indiqué qu'il fallait éviter tout déséquilibre entre des parties n'ayant pas le même poids ni la même puissance économique. Il fallait se doter d'un régime de responsabilité civile uniforme, transparent et fiable qui assure la protection des parties et des utilisateurs moins solides. On a cité à titre d'exemple le cas des lignes de transbordeurs qui exercent parfois un vrai monopole. Pour le cas où le contrat dérogerait aux limites prévues en matière de responsabilité, il faudrait prévoir des dispositions stipulant que le contrat ne serait pas pour autant nul et non avenu dans son intégralité.

53. On devrait adopter une définition claire de l'expression "transport multimodal" en attachant une attention particulière à d'autres dénominations telles que le "transport combiné" et le "transport intermodal", afin d'éviter toute confusion quant à la portée du régime de responsabilité civile.

54. Compte tenu des différentes positions des uns et des autres et des avis exprimés par le secteur maritime, certains experts ont suggéré que le nouveau régime international de responsabilité civile ne porte que sur les transports routier, ferroviaire, aérien et les voies de navigation intérieure. Un tel instrument devrait préciser clairement s'il s'étend à la navigation maritime sur courte distance, ainsi qu'au transport par navire roulier et par transbordeur. On pourrait prendre pour modèle une définition qui était appliquée par la Communauté européenne au transport européen par voie navigable. Cet instrument serait de facto limité à la navigation intérieure et au cabotage/à la navigation sur courte distance. Un expert a même suggéré de restreindre la définition du "transport multimodal" aux seuls transports routier et ferroviaire. Mais le transport multimodal peut aussi comprendre le transport par conduite (pipeline) et il conviendra d'étudier comment ce mode pourra figurer dans la définition du transport multimodal.

55. Il y aurait aussi lieu d'examiner la question de savoir si la responsabilité concernant les marchandises stockées dans des objets mobiles comme les navires ou les camions doit être la même que la responsabilité de marchandises se trouvant dans un environnement statique comme celui d'un entrepôt. Il faudrait aussi définir clairement le "stockage temporaire" par opposition au stockage à long terme.

56. Il serait peut-être utile, aux fins de l'harmonisation, de prévoir une disposition relative à la prise en compte des pertes indirectes et d'indiquer en outre à quel plafond il faudrait limiter lesdites pertes. Le transporteur effectif devrait supporter le même type de responsabilité que l'entrepreneur de transport multimodal (ETM), ce qui n'est possible que s'ils sont individuellement et solidairement responsables comme le stipulent d'ores et déjà de nombreuses conventions internationales. D'autres experts ont mis le groupe en garde contre les problèmes qui pourraient surgir si l'on devait tenir compte du transporteur effectif. À leur avis, il ne fallait pas énoncer de dispositions relatives aux sous-traitants puisque les risques en question pourraient être couverts au moyen d'une clause dite Himalaya.

57. Les experts représentant le secteur des transports maritimes ont dit être opposés à l'adoption de dispositions sur les retards de livraison. Mais ils assoupliront peut-être leur position pour tenir compte des impératifs commerciaux actuels. Ainsi, le CMI envisage d'ores et déjà ce type de disposition dans le cadre de son projet de réglementation des transports.

58. Outre les clauses d'exonération à prévoir en cas de risques particuliers, les participants ont fait observer qu'il faudrait songer à couvrir les cas de conditionnement défectueux. Comme il fallait empêcher les recherches abusives de for, il fallait également prévoir une clause d'attribution de compétence. Il fallait par ailleurs prévoir des règles relatives à l'indemnisation des dommages par l'entrepreneur de transport multimodal puisque celui-ci est responsable des pertes non localisées. Il faudrait s'intéresser tout particulièrement à la question des clauses de prescription puisque le transporteur contractuel est finalement seul face à la réclamation et qu'il doit respecter les délais de prescription s'il veut poursuivre le transporteur effectivement responsable des pertes.

59. Pour l'un des experts, il pourrait être utile qu'une convention internationale porte non seulement sur la responsabilité du transporteur mais aussi sur celle de l'expéditeur. Mais, pour d'autres experts, il fallait éviter tout transfert des obligations liées à la responsabilité, puisqu'il fallait indiquer dans la lettre de transport ou le connaissement le nom de la personne responsable des pertes ou des dommages pendant l'intégralité de l'opération de transport (c'est-à-dire l'entrepreneur de transport multimodal) – laquelle a le droit de se retourner contre la personne réellement responsable des dommages.

60. Au sujet de la relation contractuelle entre l'ETM, le transporteur effectif et la partie victime du dommage ou de la perte (l'expéditeur ou le destinataire), certains ont rappelé que quelques régimes juridiques ne reconnaissent pas la notion de dommages aux tiers.

D. SUITE À DONNER

61. Le débat qui a eu lieu au sein du groupe d'experts a montré que les experts qui représentaient principalement les transports maritimes, les transitaires et les compagnies d'assurance n'étaient pas favorables à l'élaboration d'un nouveau régime juridique obligatoire portant sur la responsabilité civile dans les opérations de transport multimodal. Toutefois, certains de ces experts préconisaient l'harmonisation des régimes appliqués exclusivement au transport maritime et ont ébauché les travaux à entreprendre dans ce domaine uniquement. La plupart de ces experts semblaient se contenter des dispositions en vigueur, qui sont essentiellement fondées sur les Règles de La Haye-Visby et les dispositions de droit privé s'inspirant des règles CNUCED/CCI.

62. Les mêmes experts s'inquiétaient néanmoins de voir proliférer les diverses législations nationales dans ce domaine (dont la COGSA) et de constater que les travaux menés au niveau international risquaient de faire double emploi. Ils ont donc suggéré qu'au cas où les gouvernements prendraient la décision d'élaborer une convention dans ce domaine, cet instrument devrait être applicable dans le monde entier.

63. Les experts représentant essentiellement les transports routiers et ferroviaires, les entrepreneurs de transport combiné ainsi que les clients et chargeurs ont estimé qu'il fallait continuer de chercher à harmoniser les régimes unimodaux existants et qu'il était nécessaire de se doter d'un régime international de responsabilité civile unique applicable aux opérations de transport multimodal.

64. Ces experts ont souligné combien il importait de disposer d'un régime de responsabilité civile fiable, prévisible, d'un bon rapport coût-efficacité. Il fallait aux usagers des services de transport des dispositions simples et transparentes, couvrant aussi les opérations de stockage temporaire et de transbordement, propres à faciliter les livraisons en flux tendus et, qui plus est, propres à éliminer les incertitudes actuelles en cas de perte, avarie ou retard à la livraison, y compris en cas de perte ou d'avarie non localisée. Ces experts appuyaient donc l'idée d'élaborer un régime obligatoire et universel. Si l'on ne pouvait concrètement pas donner au projet une dimension internationale, il faudrait adopter une approche régionale pour progresser sur la voie d'une solution et y parvenir finalement par la suite.

65. Certains de ces experts estimaient aussi que toute nouvelle convention dans ce domaine devait s'inspirer, en principe, des dispositions actuelles de la Convention CMR dont le fonctionnement donnait satisfaction et viser à répondre avant tout aux besoins liés aux opérations de transport multimodal, y compris les opérations de transbordement et de stockage temporaire.

Annexe

Informations communiquées par Eurochambres

1. Eurochambres, qui est le porte-parole des entreprises de transport et des usagers des transports en Europe, se compose de 34 organisations nationales de chambres de commerce et d'industrie représentant 34 pays d'Europe, lesquelles constituent un réseau de 1 300 CCI représentant quant à elles plus de 14 millions d'entreprises dont 95 % de PME; Eurochambres approuve l'initiative prise par la CEE/ONU en vue d'élaborer une nouvelle convention internationale relative aux opérations de transport multimodal. Eurochambres est satisfaite du travail préparatoire déjà accompli, estimant que cet instrument de réglementation internationale fait actuellement défaut sur le marché.
2. La mondialisation du marché, l'évolution et les besoins qui se font sentir dans le secteur des transports, la complexité des opérations de transport et l'obligation d'assurer dans le cadre du commerce international des transports qui soient d'un bon rapport coût-efficacité et soient également efficaces imposent de s'adresser à une véritable chaîne de services de transport consécutifs relevant de différents opérateurs, qui se situent dans des lieux différents, et présentent des caractéristiques différentes. D'où la constitution d'un environnement totalement nouveau en matière de transport lequel impose d'adopter un système de réglementation qui soit simple et prévisible à l'échelle mondiale.
3. De nos jours plus que jamais auparavant, les usagers des transports réclament quant à eux un transport "porte-à-porte" qui soit fiable et d'un bon rapport coût-efficacité. Pour eux, ce n'est pas tant le mode de transport utilisé qui importe du moment que la livraison est faite à temps.
4. Eu égard à la situation actuelle du marché du transport multimodal, comme on recourt de plus en plus fréquemment aux expéditions unitarisées dans le cadre du transport international à longue distance, et qu'il faut développer davantage ce type de transport à l'échelle régionale et à l'intérieur de l'Europe, les usagers réclament un régime de responsabilité civile qui soit simple, prévisible, transparent, uniforme et d'un bon rapport coût-efficacité, lequel s'adaptera à l'évolution actuelle et à l'évolution ultérieure du transport multimodal, intégrera les opérations de transbordement et d'entreposage temporaire, supprimera les incertitudes qui existent actuellement et réduira les coûts liés au recouvrement des pertes.
5. Eurochambres appuie par conséquent l'action menée par la CEE/ONU aux fins de l'adoption et de la mise en œuvre d'une convention internationale sur le transport multimodal à caractère **obligatoire** conçue pour être applicable **à l'échelle mondiale**, selon une approche **uniforme** (c'est-à-dire que le régime sera indépendant du mode de transport).
6. Cette approche représente manifestement la meilleure solution, l'approche de réseau n'étant à envisager qu'ensuite, en cas d'échec du premier type de solution.

7. Pour Eurochambres, la mise en œuvre de cette nouvelle convention internationale dont l'absence se fait actuellement sentir sur le marché va permettre de réglementer beaucoup d'éléments d'incertitude et d'imprévisibilité dont souffre actuellement le transport multimodal et va supprimer certaines dépenses et certaines difficultés. Elle va favoriser considérablement l'activité du secteur des transports internationaux et le commerce international et sera utile à toutes les parties prenantes de la chaîne du transport (les clients, les transporteurs, les transitaires, les ports et terminaux de transport multimodal, les assureurs).

8. Eurochambres estime que la question revêt un caractère d'urgence, car les initiatives qui sont prises actuellement à l'échelle nationale, régionale et certaines autres décisions risquent de compliquer la situation; Eurochambres prie par conséquent le Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU ainsi que les autorités/organes/organisations compétentes, à l'échelle nationale comme à l'échelle internationale, de s'atteler sans hésitation à toutes les tâches nécessaires en vue de la mise en œuvre d'une nouvelle convention internationale relative au transport multimodal.

* * *

Informations communiquées par l'Union internationale des transports routiers (IRU)

1. Le transport intermodal et multimodal ne peut guère se développer comme il le faudrait tant que le régime de la responsabilité contractuelle repose comme c'est actuellement le cas sur deux piliers solides (en l'occurrence, le dispositif applicable au transport ferroviaire et celui qui s'applique au transport routier) et en même temps sur deux piliers instables (c'est-à-dire le dispositif applicable à la navigation intérieure et celui qui régit le transport maritime).

2. Pour le transport routier, la responsabilité contractuelle des opérateurs est uniformément soumise au régime de la convention CMR qui est appliquée sur le continent eurasiatique depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique ainsi que dans les pays du Maghreb et du Proche et Moyen-Orient (couvrant ainsi 45 pays au total). Les opérateurs de transport routier n'ont aucun moyen de supprimer ni de modifier les règles de leur responsabilité civile telles qu'elles sont définies par cette convention CMR, puisque ces règles les lient. Pour ce qui est du transport ferroviaire, la responsabilité civile contractuelle est uniformément régie par la convention COTIF qui est quant à elle applicable dans 39 pays. Pour les opérateurs de transport ferroviaire, il n'existe aucun moyen de supprimer ni de modifier les règles régissant leur responsabilité telles qu'elles sont définies par ladite convention, puisque ces règles ont elles aussi un caractère contraignant. En ce qui concerne les voies de navigation intérieure, la Commission économique pour l'Europe a entrepris d'harmoniser les règles de la responsabilité contractuelle applicables aux opérateurs du transport en navigation intérieure (voir à ce sujet le projet de convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure).

3. En ce qui concerne par ailleurs le transport maritime, la situation des transporteurs, du point de vue de leur responsabilité contractuelle, est catastrophique. Les seules dispositions claires qui existent dans ce domaine sont celles d'EUROTUNNEL et des compagnies maritimes enregistrées sur la liste COTIF et exploitées par les compagnies ferroviaires, puisque ces compagnies maritimes sont soumises au régime de responsabilité contraignant de la

convention COTIF. Pour les autres transporteurs maritimes, leur responsabilité contractuelle relève d'une multitude de régimes. Les règles de La Haye ou les règles de La Haye-Visby ne sont pas contraignantes tant qu'il n'est pas établi de connaissance. Or, en principe, il n'est jamais établi de connaissance dans le cadre des transports intra-européens. En outre, l'application de ces règles n'a strictement rien d'uniforme ! C'est la preuve patente que la volonté d'harmoniser le droit des transports et le droit commercial n'a pas abouti.

4. En outre, les règles de La Haye et les règles de La Haye-Visby ne s'appliquent pas au transport de conteneurs ou de véhicules routiers entreposés sur le pont (alors que ce système est fréquent) ni au transport de conteneurs et de véhicules routiers entreposés en cale mais pour lesquels il a été émis une lettre de transport maritime à la place d'un connaissance. D'ailleurs, il n'est jamais établi de connaissance pour les opérations de transport entre pays d'Europe, même quand le chargeur le demande. En pareil cas, les transporteurs peuvent s'écarter des règles de La Haye ou de La Haye-Visby ou peuvent les modifier, et c'est d'ailleurs ce qu'ils ont tendance à faire. Ils se soumettent donc, en ce qui concerne leur responsabilité civile, à des règles qui n'ont rien de systématique puisqu'ils ne veulent pas appliquer intégralement les règles de La Haye ou les règles de La Haye-Visby, et qu'ils ne retiennent parmi ces dernières que les dispositions qui leur conviennent pour écarter celles qui ne leur conviennent pas.

5. Le climat du transport maritime étant donc fort malsain, l'assurance des marchandises transportées par mer soulève des difficultés qui sont aujourd'hui particulièrement aiguës. En fait, quand les marchandises doivent être transportées par mer, la partie qui est dûment fondée à en réclamer possession doit les assurer à concurrence de leur valeur totale car, en raison de la multiplicité des régimes de responsabilité civile effectivement applicables, on ne sait jamais très bien quel régime s'appliquera ni si le transporteur devra indemniser et, le cas échéant, pour quel montant, en cas d'avarie ou de perte desdites marchandises. Il convient de noter à ce sujet que, lorsqu'elle recourt au transport ferroviaire ou routier, la partie qui est dûment titulaire des marchandises n'a pas même besoin d'assurer la plus grande partie desdites marchandises. Dans le transport routier et ferroviaire en effet, les plafonds de responsabilité sont si élevés qu'ils suffisent amplement à couvrir la plupart des pertes ou avaries qui peuvent être imputées au transporteur. Ce n'est guère que pour les marchandises de très grande valeur qu'il peut être utile de les assurer pour ce qui concerne la part de leur valeur qui se situe au-delà des plafonds de la couverture prévue par les conventions relatives au transport ferroviaire et au transport routier.

6. Il va sans dire que l'incertitude qui règne donc dans le transport maritime favorise les compagnies d'assurance car elle incite souvent à surassurer les marchandises transportées.

7. L'IRU renouvelle par conséquent sa proposition qui est celle-ci : la CEE/ONU devrait se borner à négocier une convention relative au transport intermodal et, - comme ce fut le cas pour l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), pour l'Accord européen de 1985 sur les grandes routes de trafic international (AGR), et pour l'Accord européen de 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) - la CEE devrait en outre limiter l'application de cette nouvelle convention au continent européen (y compris l'intégralité du territoire de la Fédération de Russie) et aux pays riverains de la Méditerranée.

8. Pour tenter d'harmoniser le transport unimodal et le transport intermodal, on devrait établir le régime de la responsabilité contractuelle des opérateurs de transport intermodal d'après le régime mis en place par la convention CMR puisque celle-ci a le champ d'application géographique le plus vaste sur le continent eurasiatique et qu'elle s'applique en outre à 70 % des transports intérieurs de marchandises, alors qu'entre pays européens, le transport en navigation intérieure et le transport par mer ne jouent l'un et l'autre qu'un rôle secondaire. Cette formule permettrait d'assujettir la totalité des opérations de transport intermodal et 70 % des opérations de transport intérieur unimodal au même régime de responsabilité civile qui serait ainsi applicable de l'Atlantique au Pacifique.

9. Des indications données ci-dessus, il découle que la future convention relative au transport intermodal ne doit en aucun cas s'inspirer des règles de La Haye ni des règles de La Haye-Visby, pour les raisons suivantes :

- il serait parfaitement vain d'étendre au transport intermodal un régime de responsabilité qu'il a été impossible d'appliquer uniformément au transport par mer alors que ce régime a pourtant été expressément conçu pour ce mode de transport;

- l'harmonisation des régimes de responsabilité que l'on cherche à assurer pour le transport intermodal et le transport unimodal ne serait pas réalisée. Bien qu'il soit théoriquement possible au moyen de cette nouvelle convention sur le transport intermodal d'assujettir absolument la totalité des opérations de transport intermodal aux règles de La Haye-Visby, il est impossible en effet d'apprécier dans quelle mesure les opérations de transport par mer seraient soumises aux mêmes règles. Comme nous l'avons montré ci-dessus, cette impossibilité tient à des raisons objectives (entre plusieurs pays maritimes d'Europe, les opérations de transport sont assujetties non pas aux règles de La Haye-Visby mais plutôt aux règles de La Haye, aux règles de Hambourg ou tout simplement à la législation nationale; en outre, les règles de La Haye-Visby ne s'étendent pas au transport sur pont) et elle tient aussi à des raisons subjectives (les transporteurs maritimes n'émettent pas de connaissance, ce qui leur permet de se soustraire à l'application obligatoire des règles de La Haye-Visby ou des règles de La Haye; en outre, plusieurs transporteurs qui tiennent à respecter ces règles en suppriment les dispositions "gênantes" au moyen des conditions de transport qu'ils adoptent).

- il serait contraire à la politique de l'Union européenne qui, pour certaines opérations de transport de marchandises, favorise le développement du transport routier et maritime à la place du transport routier seul, que des demandeurs faisant légitimement valoir leurs droits qui bénéficient, quand ils utilisent le transport routier, d'un plafond assez élevé de couverture de risque, soit 8,33 DTS par kilo de marchandises endommagées ou perdues, se trouvent privés de toute indemnisation (sous l'effet d'un arrimage en pont) uniquement parce qu'ils ont fait appel au transport maritime pour une partie du trajet, ou que ces demandeurs

- se trouvent exposés à l'application de taux anarchiques fixés unilatéralement par les transporteurs (pour les opérations réalisées en l'absence de connaissance) et, dans le meilleur des cas, vont bénéficier de 2 DTS par kilo de cargaison avariée ou perdue (quand les règles de La Haye-Visby sont intégralement appliquées).

10. Il faut que la future convention relative au transport intermodal soit impérativement applicable à n'importe quelle opération de transport intermodal, y compris les opérations unimodales ne relevant pas du régime contraignant imposé par une convention internationale et qu'elle s'étende en outre aux opérations annexes (entreposage, manutention).

* * *

Informations communiquées par l'Association internationale des ports (AIP)

1. Les ports en règle générale ne sont pas des transporteurs. Comme le transport de marchandises fait ici intervenir le transbordement et l'entreposage temporaire, un certain nombre de ports de l'AIP (des ports utilitaires par exemple) peuvent avoir à faire face aux effets d'un nouveau régime éventuel de responsabilité. En outre, comme il faut tenir compte des transbordements et de l'entreposage, cela intéresse les clients des ports et par ce biais cela influence directement la position des ports.
2. L'ébauche de convention envisagée définit la responsabilité des parties au transport par rapport aux dommages à la cargaison ou aux pertes de marchandises. Se pose alors la question de savoir si sont également en cause les dommages causés aux tiers, sous l'effet de rejets par exemple. Si tel est le cas, il risque d'y avoir confusion avec les arrangements internationaux concernant la responsabilité limitée des pétroliers. Cela, semble-t-il, ne servirait pas l'intérêt des ports et la convention ne devrait pas couvrir cette question. Il faudrait s'en tenir au dispositif normal concernant la responsabilité civile délictuelle. Cela serait en outre conforme au principe suivant lequel le dispositif actuel en matière de responsabilité s'applique quand il y a eu manifestement dommage.
3. Si l'on doit prendre en considération tous les moyens de transport, on peut être appelé à traiter des conduits, oléoducs, pipelines (pétrole brut, éthylène, chlore, etc.). Dans certains régimes juridiques, la question de la propriété des pipelines peut amener à considérer que le propriétaire du terrain est partie au transport et supporte sa part de responsabilité. Dans d'autres régimes, c'est le propriétaire du pipeline qui est en cause.
4. Le stockage temporaire et le transbordement font partie du dispositif. Il y a lieu de se demander si la responsabilité concernant des marchandises placées à bord d'objets mobiles comme des navires ou des camions doit ou non correspondre à la responsabilité concernant les mêmes marchandises quand celles-ci sont dans un milieu statique, comme celui de l'entrepôt. On peut ainsi aboutir à différents régimes de responsabilité dans le cadre même de l'entreposage ou de la manutention des marchandises dans les ports. Mais il est impossible de constater, en ce qui concerne la nature des risques ou de l'activité en cause, une différence manifeste avec, par exemple, le stockage à plus long terme. Il ne serait donc pas logique d'envisager alors un régime différent, car cela créerait plus d'anomalies que cela n'en supprimerait.
5. Si la difficulté principale consiste à savoir quelles différences séparent les régimes de responsabilité, il pourrait être utile de recourir à une solution plus simple et de s'en tenir par exemple au manuel de la saisie des navires qui décrit le principal régime juridique, c'est-à-dire la réglementation et la pratique, qui est applicable à la saisie des navires dans la plupart des pays intéressés.

6. Comme il s'impose de déterminer quels sont exactement les problèmes à résoudre, il serait utile d'établir d'abord un certain nombre d'exemples de chaînes de transport et de constater de quels régimes de responsabilité ce transport relèverait. Il faudrait en outre décider s'il existe bien un problème qui demande à être résolu par voie de traité, ou bien si les parties au transport ne trouveraient pas déjà satisfaction dans des solutions plus simples comme celle du manuel. De toute façon, il faudrait procéder à ce type de recherche avant de décider s'il faut élaborer une convention.

7. Il est possible que le premier groupe de travail se soit un peu hâté de conclure. Il faut pousser plus loin l'analyse et la recherche avant de décider de s'atteler à la rédaction d'un instrument tel qu'une convention internationale. Il faut éclaircir les questions évoquées ci-dessus et, s'il doit effectivement y avoir une convention, il faut se prononcer à leur sujet. À cette fin, le grand principe à retenir est qu'il faut se garder de créer de nouvelles distorsions plus profondes encore peut-être. En règle générale, il est utile de se doter d'un dispositif clair en matière de responsabilité mais il faut aussi veiller à ne pas mettre en cause des parties qui ne participent pas réellement au transport. Le transbordement et l'entreposage n'ont pas la même nature que le transport. Il faudrait donc revoir plus en détail la mise en cause des entreprises de transbordement et d'entreposage.

8. Il y aurait lieu d'envisager pour l'Europe et peut-être aussi pour d'autres commissions régionales des Nations Unies des solutions plus simples applicables, à plus court terme, consistant par exemple pour la CEE/ONU à rédiger un manuel sur la responsabilité en matière de transport. Les experts assistant à la réunion possèdent certainement une bonne partie des connaissances requises à cet effet, tout au moins en ce qui concerne l'Europe.

* * *

Informations communiquées par le Groupe international d'associations de protection et d'indemnisation (clubs P&I)

1. Le Groupe international de clubs P&I a expliqué, lors des deux réunions du groupe informel d'experts, pourquoi, à son avis, une convention sur le transport multimodal de marchandises serait inutile. Le Groupe international estime en effet que cette convention ne favorisera pas le développement de ce type de transport et n'apportera pas non plus de nouveaux avantages concrets ni commerciaux. Les réunions ont fait clairement apparaître que cet avis est partagé par la majorité des membres de la branche, notamment les chargeurs et les assureurs prenant en charge leurs cargaisons, qui se sont dits généralement satisfaits du système actuel, lequel repose sur des arrangements contractuels privés et pratique la responsabilité de réseau en se fondant sur les conventions unimodales. Du reste, le secrétariat, quand il a fait le point du débat avec les chargeurs sur les problèmes précis de responsabilité liés au transport multimodal, a reconnu que les problèmes qui surgissaient étaient d'importance mineure et n'avaient pas un caractère "fondamental". Compte tenu des vues des membres du secteur, il ne serait pas justifié de consacrer à l'élaboration d'une nouvelle convention multimodale le temps, l'effort et les frais que cela doit entraîner.

2. Certains des participants aux réunions ont admis qu'au cas où il serait élaboré encore une convention multimodale, quelle qu'en soit la forme, il était effectivement très possible qu'elle ne suscite pas beaucoup d'adhésions à l'échelle internationale comme c'est le cas avec la convention du transport multimodal de 1980. On a donc proposé de donner à ce projet de convention un caractère régional et de le destiner à l'Europe et aux États méditerranéens. Les conventions ont pour objet de favoriser, de promouvoir l'uniformité et l'harmonisation à l'échelle internationale et de limiter autant que faire se peut la prolifération de législations nationales. Élaborer une convention dont on sait dès à présent qu'elle n'aura pas grand succès sur le plan international serait extrêmement préjudiciable à cette finalité, étant donné le très grand nombre de régimes de responsabilité qui sont d'ores et déjà en vigueur dans le monde entier. Il faut se donner pour objectif de rétablir l'uniformité dans ce secteur, et non de fragmenter encore les règles à appliquer.

3. À ce propos, certains participants ont évoqué au cours des réunions l'initiative prise conjointement par la CNUDCI/le CMI qui tend à rédiger un instrument censé assurer l'uniformité en ce qui concerne le transport de marchandises par mer, lequel s'appliquera probablement au transport multimodal international quand le trajet comprend une partie maritime. Cette initiative a le soutien du Groupe international, de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), du Conseil maritime et baltique international (BIMCO), de l'Union internationale d'assurances transports (IUMI), et la CCI a manifesté de l'intérêt à ce sujet. Le travail d'élaboration est très avancé et, d'après les prévisions, un projet d'instrument comprenant un régime de responsabilité sera présenté en février 2001 à l'assemblée du Comité maritime international pour adoption avant d'être transmis à la CNUDCI. Le Groupe international estime qu'il serait raisonnable d'attendre les résultats de cette initiative commune CMI/CNUDCI et de ne pas s'engager dès à présent dans un nouveau travail d'élaboration de convention multimodale qui risque d'être inutile. Toutefois, vu l'intérêt que la CNUCED manifeste pour cette question, il serait peut-être raisonnable aussi que le CMI fasse rapport sur la suite de ses travaux non seulement à la CNUDCI mais également à la CNUCED et à la CEE/ONU.

* * *

Informations communiquées par l'International Multimodal Transport Association (IMTA)

Dans le monde entier les membres de l'IMTA ont signalé que la confusion règne dans beaucoup de pays et de régions au sujet de la question de la responsabilité dans le transport multimodal ou porte-à-porte. L'IMTA s'inquiète de plus en plus de constater que, sur le plan national et sous-régional, les lois relatives au transport multimodal entrent en conflit l'une avec l'autre, vont accroître le coût du transport porte-à-porte et faire obstacle à la libre circulation des marchandises au-delà des frontières. L'IMTA est par conséquent persuadée qu'il s'impose d'harmoniser les régimes de responsabilité civile dans le cadre du transport porte-à-porte à l'échelle mondiale et l'association est disposée à participer de façon constructive à la suite des travaux du groupe spécial officieux d'experts chargé des régimes de responsabilité civile applicables aux opérations de transport multimodal.

* * *

**Informations communiquées par l'Union internationale des chemins de fer (UIC)
et le Comité international des transports ferroviaires (CIT)**

1. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) est, à l'échelle mondiale, l'organisation des chemins de fer la plus importante. Elle a pour rôle de promouvoir la coopération entre les entreprises ferroviaires et compte parmi ses membres l'association des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires (IM). Le Comité international des transports ferroviaires (CIT), de son côté, s'occupe de toutes les questions en rapport avec le droit des transports et, à ce titre, représente les entreprises de transport dont l'activité relève de la Convention internationale concernant le transport de voyageurs et des bagages par chemin de fer (convention CIV) ou de la Convention concernant le transport des marchandises par chemin de fer (convention CIM).
2. L'Union et le Comité s'intéressent beaucoup aux activités menées par la CEE/ONU et leur apportent leur soutien. L'une et l'autre tiennent à participer à ces recherches sous la forme qui conviendra et à jouer le rôle qui leur incombe dans l'adoption de solutions adéquates. L'une et l'autre ont également conscience qu'il importe de retenir des méthodes de travail rapides et efficaces.
3. Le transport international ferroviaire est couvert par la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. Les 39 États membres en ont récemment demandé la révision, laquelle a été approuvée au début de juin 1999 à Vilnius. La nouvelle convention COTIF va probablement entrer en vigueur en 2003 si, à cette date, les deux tiers des États membres l'ont ratifiée, acceptée ou approuvée.
4. Conformément à l'article 2, paragraphe 2 de cette convention COTIF, le trafic international direct par voie ferroviaire, le transport de surface, les compagnies maritimes et les voies de navigation intérieure sont tous assujettis à la législation normalisée de la convention COTIF sous réserve d'avoir été enregistrés par les États membres intéressés à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) à Berne. En outre, les opérations de transport intérieur placées sous la responsabilité de la compagnie de chemins de fer en tant qu'elles complètent le transport ferroviaire proprement dit sont assimilées à un transport effectué sur ligne enregistrée officiellement.
5. La nouvelle convention COTIF (article premier, par. 3 et 4 de la Convention CIM) va légèrement modifier cette situation car l'obligation d'enregistrer les lignes de chemin de fer va disparaître. On ne sera plus tenu d'enregistrer que les compagnies maritimes et les voies de navigation intérieure. En outre, le nouveau texte précise que l'application de la convention CIM aux transports routiers est subordonnée à l'existence d'un trajet ferroviaire transfrontalier.
6. Les dispositions de la nouvelle convention COTIF permettent donc d'appliquer un seul et unique régime juridique au transport multimodal. Mais ces dispositions demeurent insuffisantes parce qu'elles ne couvrent que certaines éventualités relatives au transport intermodal. La mondialisation de l'économie impose de plus en plus l'adoption de règles propres à couvrir le transport intermodal dans son intégralité et les entreprises de transport ferroviaire souscrivent sans réserve à cette nouvelle conception.

7. En l'absence d'une réglementation uniforme et complète, on a vu apparaître une multitude de règles distinctes. Sous l'effet de leur diversité, ces règles vont sans doute émettre davantage le droit du transport multimodal au lieu de l'unifier. Les règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal sont incontestablement d'une très grande utilité mais elles ne suffisent pas parce que :

- elles représentent un droit contractuel mais elles ne prennent pas le pas sur la législation nationale ou internationale qui demeure prioritaire;
- les conditions de responsabilité arrêtées d'un commun accord nous écartent plus encore de l'uniformité souhaitée parce qu'elles proposent diverses possibilités d'exonération de responsabilité;
- il en va de même pour la division en trois parties d'après le type de transport, qui consiste à opérer une démarcation pour le trajet transocéanique et le trajet sur voie d'eau intérieure, définit un statut spécial pour les transports ne faisant appel à aucun trajet maritime ni à aucun trajet sur voie d'eau intérieure et impose de revenir au système de réseau s'il est possible de déterminer avec précision à quel endroit le dommage a lieu;
- enfin, ces règles n'indiquent pas où se situe la juridiction compétente ni quelle est la législation applicable.

* * *

Informations communiquées par le Freight & Logistics Leaders Club (F&L)

1. Le transport intermodal et le transport multimodal sont fondamentalement indispensables au développement de la mobilité des marchandises et représentent un pilier sur lequel il est possible de continuer d'édifier une économie en progression constante. Le nouveau projet de convention appelée à régir le transport multimodal est par conséquent indispensable, et la nouvelle convention devra servir l'intérêt primordial de la marchandise transportée, laquelle constitue la raison d'être initiale du transport; la relation de cause à effet ne va jamais dans l'autre sens.

2. Les cadres juridiques qui ont, semble-t-il, été bien adaptés à la situation autrefois vont à l'avenir se révéler insuffisants, comme l'évolution technologique le prouve tous les jours. En même temps, il faut admettre que l'adoption d'un nouveau régime de responsabilité civile ne va certainement pas faire plaisir aux parties et aux catégories intéressées qui ont été à même de tirer largement profit de la diversité et de l'incertitude propres aux régimes en place, diversité et incertitude qui font aujourd'hui obstacle au développement du transport multimodal.

3. Cette diversité et cette incertitude résultent de la non-reconnaissance de l'évolution dans ce domaine du transport et elles sont impossibles à justifier face à des faits qui sont patents.

4. Pour les raisons ci-dessus et beaucoup d'autres également, les recommandations formulées par le groupe d'experts de la CEE/ONU (Informal Document No 4 (2000)) sont orientées dans la bonne direction et il convient de les appuyer. Mais, quand les différents éléments seront en place, on se heurtera peut-être à des difficultés insurmontables, comme le laissent craindre certaines observations très bien étayées. Il y a tout particulièrement lieu à cet égard de s'interroger sur l'idée de donner ou non à la convention envisagée un caractère universel.

5. S'il s'impose effectivement de réaliser l'universalité, il ne fait, semble-t-il, pas de doute qu'il faudra assurer la compatibilité de la future convention avec les régimes déjà en place qui s'appliquent à tel ou tel autre mode de transport (la convention devra être un complément de ces régimes) et, de ce fait, on ne pourra pas réaliser la simplification, ni le bon rapport coût-efficacité, ni l'uniformité. Si l'on pouvait se contenter d'un objectif moins ambitieux et ne donner à la convention qu'un caractère régional ou interrégional, on pourrait incontestablement s'assurer beaucoup d'avantages essentiels du point de vue économique et opérationnel.

6. On pourrait d'ailleurs sans se heurter à beaucoup d'opposition appliquer au transport multimodal une convention régionale pour l'Europe. Le fait d'appliquer à la terre ferme la notion de "pont sur la mer" pourrait convaincre ceux qui aujourd'hui ne pratiquent pas de régime commun d'accepter de s'inspirer des règles de responsabilité qui concernent le transport routier. C'est de toute façon là que le jeu de la concurrence nous amène car, à l'avenir, les chargeurs vont vraisemblablement s'abstenir de s'adresser aux opérateurs qui n'accepteront pas ces règles de responsabilité.

7. Il serait également possible de mettre au point une convention interrégionale qu'appliqueraient, par exemple, les deux pôles commerciaux que sont l'Europe et les États-Unis d'Amérique, ladite convention constituant alors l'indispensable moteur du changement. Lors de deux réunions officielles entre deux délégations de la Commission européenne et du Département des transports des États-Unis, le régime de la responsabilité à retenir pour le transport multimodal a figuré à l'ordre du jour puisque les États-Unis d'Amérique cherchent à résoudre exactement le même problème vu exactement sous le même angle.

8. Cela étant, il paraît évident que les divers acteurs de la chaîne du transport sont tous d'avis qu'il faut chercher à répondre aux nouvelles conditions du marché que dicte l'évolution de la technologie et de l'environnement.

9. En outre, le commerce électronique va lui aussi exiger l'uniformité du régime de responsabilité même en l'absence de documents, car les courants d'information et de marchandises vont voyager plus vite que les papiers. L'arrivée de nouveaux acteurs comme les agents de logistique va en outre faire entrer la nouveauté sur la scène et, là encore, de nouveaux besoins vont se faire sentir sur le marché.

10. Tous ceux qui vont chercher à soulever des obstacles pour défendre les règles et les réglementations dépassées ne seront plus en phase avec le marché.

* * *

**Informations communiquées par la Chambre internationale
de la marine marchande (ICS)**

1. L'ICS fait savoir que la marine marchande est satisfaite du système actuel, en particulier du régime de responsabilité "réseau" dont le rapport coût-efficacité est bon et qui répond bien, en règle générale, aux besoins du secteur. Il ne se dégage pas de consensus en faveur d'un changement de système et d'ailleurs, tout nouveau dispositif ne ferait que créer la confusion, imposerait des coûts supplémentaires et ferait perdre du temps, cependant que des règles n'ayant pas encore fait leurs preuves passeraient lentement par le test des tribunaux. Dans ces conditions, l'ICS doute qu'il soit utile de tenter une nouvelle fois d'élaborer une convention applicable au transport multimodal international de marchandises.

2. Du reste, une telle convention existe déjà, il s'agit de la convention MT, et elle n'a pas recueilli le nombre de ratifications voulu pour entrer en vigueur. Si cette convention MT se solde par un échec, c'est principalement parce qu'elle s'inspire très largement des règles de Hambourg et qu'elle suit le principe de la responsabilité uniforme. Compte tenu de cet essai manqué, toute nouvelle convention qui contiendrait les mêmes éléments ne pourrait pas recueillir le soutien de la marine marchande.

3. Nous constatons que le groupe de rédaction propose que la nouvelle convention emprunte certains éléments aux règles de Hambourg, par exemple la responsabilité du retard, et qu'il utilise le vocabulaire des mêmes règles de Hambourg pour décrire le régime de responsabilité qui est envisagé. Or, il est de plus en plus improbable que ces règles de Hambourg soient jamais retenues pour être le régime international de responsabilité appliqué au transport de marchandises par mer, la raison principale de ce rejet étant que ces règles de Hambourg s'écartent franchement du régime classique et équilibré des règles de La Haye et de La Haye-Visby, lequel a bien résisté à l'épreuve du temps et que les chargeurs tout comme les transporteurs comprennent parfaitement. Toute nouvelle convention qui reprendrait des éléments des règles de Hambourg ne serait vraisemblablement pas ratifiée par les nombreux États qui se sont refusés à ratifier ces règles de Hambourg et le nouvel instrument ne pourrait donc pas susciter l'adhésion à l'échelle mondiale.

4. Nous notons en outre que, pour le groupe de rédaction, "il serait extrêmement souhaitable d'adopter un régime de responsabilité unique et véritablement uniforme (c'est-à-dire indépendant du mode de transport) pour l'appliquer aux opérations de transport multimodal". L'approche de réseau ne représenterait qu'un "pis aller".

5. L'idée d'élaborer une nouvelle convention sur le transport international multimodal de marchandises a peut-être de quoi séduire sur le plan théorique mais elle ne résiste pas à l'examen sur le plan pratique. En outre, nous tenons beaucoup à mettre en garde contre un projet qui ne répond pas vraiment à un besoin ni à une justification incontestable. Le régime actuel, celui de la

responsabilité "réseau", présente un bon rapport coût-efficacité, il fonctionne bien et, à notre connaissance, il ne suscite pas de difficultés importantes dans la pratique. À moins d'apporter des changements assez profonds qui, de l'avis général, permettraient de traiter équitablement à la fois les transporteurs et les chargeurs (le meilleur moyen d'y parvenir étant de passer par le CMI qui collabore actuellement avec la CNUDCI pour réaliser le projet évoqué ci-dessus), il faut renoncer à modifier le système. L'histoire nous enseigne à quel point il serait difficile de créer et de promouvoir un nouveau régime international applicable au transport multimodal.

6. Dans ces conditions, l'ICS incite la CEE/ONU à attendre les résultats d'autres travaux actuellement en cours dans le domaine considéré afin d'éviter les doubles emplois et de ne pas formuler, le cas échéant, des propositions contradictoires.

7. Entretemps, l'ICS estime que les solutions dont l'initiative revient au secteur lui-même et qui consiste à appliquer contractuellement les règles de la responsabilité civile au transport multimodal constitue la seule façon efficace et pratique d'assurer en la matière plus d'uniformité et de précision.

* * *

Informations communiquées par le Groupement européen du transport combiné (GETC)

1. Il semble qu'il y ait pour ainsi dire conflit entre l'approche mondiale et l'approche régionale. Mais il faut accepter certains faits :

- L'Europe est et restera une région;
- Le transport combiné est distinct du transport multimodal (voir la terminologie du transport combiné établi par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT));
- Le transport combiné a son origine dans le transport routier. Pour le démontrer concrètement, il nous suffit d'énumérer le matériel que nous utilisons, lequel n'a pas d'équivalent dans le transport aérien ni dans le transport maritime de sorte que ces appareils et éléments ne sont pas interchangeables : nous avons
 - des conteneurs de vrac et des conteneurs-citernes de 20' et 30' qui ont 2,50 m de large (non conformes aux normes ISO);
 - des caisses mobiles de 7,15 m, de 7,42 m, de 13, 65 m de long - jusqu'à présent ces unités ne sont pas empilables;
 - des rails-routeurs;
 - du matériel de ferroutage;
aucun de ces appareils ne peut être chargé sur un porte-conteneur cellulaire ni sur un Jumbo jet 747 de fret.

- chercher à établir un lien entre une approche régionale et une approche mondiale ne se traduit donc pas automatiquement par le succès sur tous les tableaux.
2. Tous les modes de transport sont régis par une convention particulière (convention CMR, convention CIM, règles de La Haye-Visby, ...) qui est obligatoire. Il nous reste à comprendre pourquoi le transport combiné n'est pas à cet égard traité sur un pied d'égalité.
 3. Le transport routier est le mode de transport prédominant en Europe. Les gouvernements des États membres tiennent à mieux rééquilibrer le transport routier et le transport combiné là où le second a prouvé son efficacité.
 4. Les chargeurs et les prestataires de service intermodal ne pourraient pas comprendre ni accepter que ce transfert provoque une lacune du fait que la convention CMR ne serait pas remplacée.
 5. Pareille situation produirait des résultats opposés à ceux que l'on cherche : elle favoriserait incontestablement une augmentation du nombre de demandes d'indemnisation, de différends, de conflits, entraînerait des dépenses supplémentaires, des actions en justice, etc., ce qu'aucun de nous ne peut guère accepter.
 6. Toutes les conventions existantes sont obligatoires. Une "approche de réseau" appliquée au transport combiné serait plus nuisible qu'utile et pourrait être considérée par les chargeurs et les prestataires de service intermodal comme procédant de "la volonté de compliquer et de dévaloriser" l'utilisation d'un transport combiné intra-européen.
 7. L'approche néerlandaise. Lors de la réunion qui a eu lieu à Genève en février 2000, la délégation néerlandaise a expliqué que le Gouvernement néerlandais a dû voter une loi pour couvrir un cas de figure particulier qui n'est pas réglementé de façon satisfaisante sur le plan intérieur ce qui crée un risque pour les parties prenantes au transport combiné. C'est la preuve qu'il existe bien un problème.
 8. On peut donc admettre que chacun des 15 autres États membres aujourd'hui et peut-être des 30 membres de l'Union européenne de demain risque d'avoir également à régler des difficultés comparables. Nous serions alors face à une mosaïque de lois adoptées pour la totalité des acteurs en cause (les chargeurs, les opérateurs, les entreprises ferroviaires, les assureurs, les avocats, ...).
 9. Manifestement, la seule décision raisonnable consisterait à adopter un régime de responsabilité obligatoire et unifié dans le cadre d'une convention paneuropéenne applicable au transport combiné et il nous paraît urgent de s'atteler à la tâche.
 10. Le GETC confirme à nouveau qu'il est disposé à participer à toutes les recherches et travaux liés à ce projet.

* * *

Informations communiquées par l'Union internationale d'assurance maritime (IUMI)

1. L'IUMI représente 54 associations nationales d'assurance maritime exerçant leurs activités sur les marchés mondiaux qui recueillent 80 % environ des primes d'assurance maritime dans le monde. Les assureurs maritimes qui sont membres de ces associations nationales s'occupent des principaux types d'assurance : l'assurance sur marchandises, l'assurance sur corps de navire et l'assurance-responsabilité civile. Cette dernière comprend tout particulièrement l'assurance-responsabilité du transporteur et celle du transitaire. La couverture "protection et indemnisation" relève en règle générale des clubs P & I et non de l'assureur maritime. Seul le risque de collision est couvert au titre de la police d'assurance sur corps.

2. Au départ, les vues de l'IUMI peuvent se résumer comme suit :

a) L'Union internationale ne considère pas qu'il soit urgent que la CEE/ONU mette en train une initiative relative au transport multimodal.

b) Dans la pratique, le dispositif actuel, en particulier les règles CNUCED/CCI relatives aux documents de transport multimodal qui sont de plus en plus utilisées, fonctionne de façon parfaitement satisfaisante. Les demandes d'indemnisation qui relèvent de la responsabilité du transporteur sont instruites, au sein des compagnies d'assurance, par les experts de chacun des secteurs juridiques intéressés. En règle générale, les experts n'ont pas grand-mal concrètement à traiter ces demandes et à déterminer quel régime juridique il convient d'appliquer.

c) Les assureurs maritimes couvrent également en général l'entrepreneur de transport multimodal. Il n'est certainement pas justifié de dire que les assureurs ne vont plus assurer cette couverture et ne peuvent parfois déjà plus l'assurer (TRANS/WP.24/1999/2, par. 15). Rien n'indique que les clients ne parviennent pas à trouver l'assurance voulue ou qu'il existe à cet égard un manque de moyens.

d) Pour les raisons citées ci-dessus l'assurance-responsabilité ne peut pas remplacer l'assurance des marchandises qui est établie sur mesure (TRANS/WP.24/1999/2, par. 14). Si l'on modifie la situation actuelle, surtout si l'on étend la responsabilité de l'agent de transport multimodal et si l'on en relève le plafond, on va favoriser une augmentation des primes. Et le champ d'application de la couverture ne permettra pas de réduire dans les mêmes proportions les primes d'assurance sur marchandises. Au total par conséquent, la dépense globale sera vraisemblablement plus lourde aux dépens du consommateur.

e) Actuellement, plusieurs autres organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales ont pris l'initiative de certaines recherches relatives au droit des transports : la CNUDCI, la Commission européenne, la CCI et le CMI. Il faudrait attendre tout particulièrement les résultats des travaux menés par le CMI et la CNUDCI. Le CMI a reçu pour mandat d'établir un plan d'instrument conçu pour uniformiser le droit des transports et de rédiger ensuite des dispositions à intégrer à l'instrument envisagé, y compris des dispositions concernant la responsabilité civile.

f) Les règles de Hambourg et la convention relative au transport multimodal ont échoué. Il existe actuellement une dizaine de régimes juridiques différents dans le secteur du transport maritime. Une nouvelle convention relative à ce type de transport ne ferait que contribuer à la prolifération puisque les États ne sont pas tenus de ratifier une convention nouvelle et de dénoncer du même coup d'autres conventions ou de suspendre l'application du droit interne.

g) Par ailleurs, la CEE/ONU est la Commission économique des Nations Unies compétente pour l'Europe mais, lors du débat auquel donnera lieu le projet de convention nouvelle qu'envisage le groupe de travail, la participation s'étendra nécessairement à des États non européens, par exemple les États-Unis, le Japon, la Chine ou encore les pays en développement. L'IUMI doute beaucoup que les pays non-européens acceptent une telle convention.

* * *

Informations communiquées par le Conseil maritime baltique et international (BIMCO)

1. Depuis près d'un siècle, le BIMCO participe à l'action menée pour harmoniser davantage la législation, les règles et règlements visant les transports maritimes internationaux. Le BIMCO compte parmi ses membres près d'un millier d'armateurs qui possèdent ou exploitent près de 70 % du tonnage mondial de conteneurs. Le BIMCO suit donc avec beaucoup d'intérêt toute initiative tendant à créer un régime de responsabilité civile unique à appliquer au transport multimodal de marchandises...

2. Mais toute initiative visant à uniformiser la législation doit s'inspirer d'un impératif commercial. Les règles de La Haye constituent peut-être l'un des exemples les plus marquants d'un régime de responsabilité qui soit parvenu à uniformiser la législation relative au transport de marchandises par mer. Il importe toutefois de noter que les règles de La Haye ont été au départ voulues par les intérêts commerciaux eux-mêmes qui cherchaient à se doter d'un cadre juridique uniforme et fiable en matière de connaissance pour pouvoir utiliser ces derniers avec sécurité dans leurs transactions internationales.

3. Comme nous l'avons déjà signalé, au début de l'ère des conteneurs, il n'existait pas de législation conçue spécialement pour le transport multimodal. Les négociants intéressés, par conséquent, s'inspiraient des régimes de responsabilité de caractère unimodal qui étaient en place pour établir les documents de transport multimodal et estimaient que ces régimes répondaient désormais à leurs besoins. Ce faisant, les entreprises savaient bien que, si le transport multimodal représentait une nouvelle forme de commerce, il ne justifiait pas nécessairement l'adoption d'un régime de responsabilité multimodal à part entière. Comme le transport multimodal fait appel à plusieurs régimes de responsabilité de caractère unimodal, les négociants mettent au point leur propre formulaire de contrat privé en adhérant au principe du "réseau".

4. Ce principe se retrouve à la base d'un certain nombre de formulaires normalisés très connus, comme le formulaire "Fiata", le formulaire "Combicon" du BIMCO et le formulaire

"Multidoc 95". Si le formulaire "Combicon" obéit exclusivement aux règles de La Haye-Visby, les formulaires "Fiata" et "Multidoc 95" s'inspirent quant à eux des règles CNUCED/CCI.

5. Comme on l'a signalé lors de la réunion, les formulaires "Combicon" et "Multidoc 95" du BIMCO sont loin d'être utilisés aussi fréquemment que le formulaire "Fiata" qui circule à raison de 600 000 exemplaires à peu près par an. Mais le formulaire "Combicon" du BIMCO est très utilisé par les armateurs et les entrepreneurs de transport scandinaves qui s'en inspirent de près pour établir leurs propres contrats pro forma. Il ne fait pas de doute que les formulaires normalisés servant actuellement à l'établissement des documents de transport multimodal donnent aux intérêts commerciaux un bon instrument de base leur permettant de mener à bien toutes leurs opérations multimodales.

6. Tous les ans, le BIMCO est saisi d'un nombre considérable de demandes de renseignements ou d'intervention de la part de ses membres qui interrogent ainsi le Conseil sur une très vaste gamme de thèmes et, depuis que le connaissance "Combicon" a été émis pour la première fois en 1971, nous n'avons pas reçu la moindre indication de la part de nos membres ou de tiers qui donne à penser que le système actuel, tel qu'il se pratique au moyen des divers types de contrats, suscite la moindre difficulté du point de vue juridique ou commercial.

7. Dans l'ensemble, nous estimons que le rapport n'étaye pas comme il convient certaines des hypothèses qui sont formulées et qu'il serait donc utile de pousser plus loin l'enquête sur la question avant que la CEE/ONU se prononce définitivement sur le point de savoir s'il y a bien lieu de tenter une nouvelle fois de mettre au point un régime de responsabilité civile appliqué aux transports multimodaux. Et il serait même préférable de mettre totalement la question de côté et d'attendre l'issue des recherches du CMI et de la CNUDCI qui ont pris l'initiative d'examiner le droit du transport maritime dans un contexte large, de sorte que l'un et l'autre vont nécessairement se pencher sur les questions que pose le transport multimodal.

* * *

Informations communiquées par BASF

1. Le transport multimodal est utilisé de plus en plus fréquemment dans le commerce de nos jours, en particulier quand il s'agit de marchandises en conteneurs. Ces opérations font appel au transport combiné qui correspond au transport de marchandises réalisé par deux modes de transport différents au moins en vertu d'un seul et même contrat de transport.

2. Pour les chargeurs cela signifie :

- que les marchandises passent par plusieurs modes de transport et plusieurs sous-traitants;
- que les modes de transport ne sont pas connus;
- que le moment de l'arrivée à destination est estimatif et que les retards à la livraison ne sont pas couverts par l'assurance;

- en cas d'incident, on ne sait pas vraiment à quelle partie il faut s'adresser ni où a eu lieu le dommage ou la perte.

3. Par suite, il règne une incertitude considérable quant au régime juridique applicable et quant aux conséquences financières découlant de l'incident. L'incertitude règne quant au régime de responsabilité qui doit s'appliquer et quant à la partie responsable.

4. Pour BASF, il faut donc appliquer aux opérations de transport multimodal un régime juridique international qui soit uniforme et obligatoire. Il faut prévoir pour toutes les opérations de transport de ce type des dispositions faciles à comprendre, transparentes, uniformes, dont le rapport coût-efficacité soit bon. Le régime en question doit couvrir le transbordement et l'emmagasinage temporaire et la totalité des opérations effectuées entre le point de départ et le point de destination. En cas d'avarie ou de perte ou encore de retard à la livraison, le régime en question doit également prévoir une instruction rapide des demandes d'indemnisation dont le rapport coût-efficacité soit bon lui aussi. Cela aidera à réduire le nombre d'actions en justice.

5. Toute future convention relative au transport multimodal doit prévoir un régime de responsabilité analogue à celui de la convention CMR. Cela devrait favoriser le développement, au sein de l'Union européenne, du transport combiné par la route et par mer au lieu du seul transport routier.

* * *

Informations communiquées par VOLVO

Du côté des chargeurs, le besoin de se doter à l'échelle mondiale d'un régime de responsabilité qui soit applicable au transport porte-à-porte et la volonté d'y parvenir s'expriment avec force. Le transport intermodal se développe de plus en plus et partager, dans le cadre de ces systèmes, la responsabilité entre les différents modes de transport, non seulement est compliqué mais est également très préjudiciable à l'évolution ultérieure des transports. L'organisme porte-parole de Volvo adhère fermement à l'idée qu'il faut élaborer à l'échelle mondiale un régime de responsabilité applicable au transport intermodal ou transport porte-à-porte et appuiera l'action menée par la CEE/ONU pour trouver une solution.
