



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2009/3
8 janvier 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquante et unième session
Genève, 19 et 20 mars 2009
Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**RAPPROCHEMENT ET HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ
CIVILE RÉGISSANT LE TRANSPORT INTERMODAL**

Extraits des considérations du Groupe de travail

I. INTRODUCTION ET MANDAT

1. À sa cinquantième session, le Groupe de travail a noté que, le 3 juillet 2008, le Groupe de travail III (Droit des transports) de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) avait achevé ses travaux sur l'élaboration d'une convention sur les contrats de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. Le projet de convention a été communiqué à l'Assemblée générale des Nations Unies pour adoption, éventuellement en novembre 2008. Il est prévu d'organiser, le projet de convention une fois adopté, une cérémonie de signature à l'automne 2009 à Rotterdam. La convention entrera en vigueur lorsque au moins 20 pays l'auront ratifiée ou y auront adhéré.
2. Le Groupe de travail a noté que le texte de la convention contenait toujours des passages controversés qui ne sont pas de nature à faciliter l'entrée en vigueur de cet instrument. Ces passages portent sur les questions suivantes:
 - a) La convention est très complexe et couvre des «territoires» juridiques inexplorés et nouveaux qui devront peut-être être défrichés par les tribunaux en cas de différend entre les transporteurs et les chargeurs;

b) La convention a été conçue pour être principalement une convention maritime en vue de créer un droit moderne et uniforme applicable au transport international de marchandises par mer. Son champ d'application ne se limite pas au transport de port à port. En effet, la convention peut aussi s'appliquer au transport de marchandises par d'autres modes de transport à condition qu'une partie de l'itinéraire soit maritime. Même si la convention traite cette question en précisant que, dans ces cas-là, les conventions internationales applicables au transport par route, par chemin de fer et par mer prévalent, il reste que la délimitation des champs d'application respectifs de la convention, d'une part, et des instruments juridiques régissant les transports par route, par chemin de fer et par voie navigable (tels que la CMR et la COTIF), d'autre part, risque de poser des problèmes;

c) La convention a tendance, par le biais de sa disposition sur les contrats de volume qu'elle ne définit que d'une manière assez vague, à délaissier le système de responsabilité obligatoire protégeant les parties «plus faibles» au profit d'un régime juridique fondé sur la liberté contractuelle, susceptible de favoriser les gros transporteurs au détriment des petits chargeurs.

3. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à ses sessions suivantes afin d'évaluer les incidences de la convention sur les opérations de transport intermodal dans la région de la CEE et l'intérêt qu'elle présente pour ces opérations (ECE/TRANS/WP.24/121, par. 51 à 53).

4. Afin de faciliter cette évaluation, le secrétariat reproduit ci-après des extraits des délibérations du Groupe de travail sur les régimes de responsabilité civile régissant le transport intermodal, qui met en lumière les questions en jeu et qui pourrait aider à déterminer quelles nouvelles mesures il y aurait lieu de prendre (les rapports complets et les documents mentionnés peuvent être consultés sur le site Web du Groupe de travail)¹.

II. PRÉCÉDENTES DÉLIBÉRATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

A. Quarante-huitième session du Groupe de travail (1^{er} et 2 octobre 2007)

Document: ECE/TRANS/WP.24/117, paragraphes 48 à 51.

5. Le Groupe de travail a noté que les représentants de l'industrie appartenant au Conseil de chargeurs maritimes, à l'IRU (Union internationale des transports routiers) et à l'IMMTA (Association internationale du transport multimodal) avaient confirmé les avis exprimés précédemment par le Groupe de travail, à savoir que l'actuel projet d'instrument, outre son extrême complexité, constituerait une nouvelle strate du droit du transport international (concernant essentiellement le domaine maritime) ne répondant pas aux préoccupations des chargeurs et des opérateurs de transport intermodal européens. Ce texte pourrait aussi entrer en conflit avec le droit européen sur le transport terrestre en vigueur (CMR, COTIF/CIM, SMGS) et avec des pratiques commerciales bien établies. Le Groupe de travail avait estimé que l'approche suivie dans une étude mandatée par la Commission européenne en 2005 (document informel WP.24 n° 1 (2006)) était plus appropriée et constituait un pas dans la bonne direction dans la mesure où elle prévoyait un régime de responsabilité simple, transparent, uniforme et strict, en

¹ <http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>.

vertu duquel un seul opérateur de transport multimodal était responsable (ECE/TRANS/WP.24/111, par. 14 à 18).

B. Quarante-sixième session du Groupe de travail (4 octobre 2006)

Document: ECE/TRANS/WP.24/113, paragraphes 17 à 21.

6. Le Groupe de travail a noté que la consultation publique sur une stratégie logistique visant à promouvoir le transport intermodal de marchandises, organisée par la Commission européenne le 25 avril 2006, n'avait pas permis d'aboutir à des conclusions sur l'importance du problème de la responsabilité multimodale, ni sur les solutions possibles pour la prendre en compte dans un cadre européen ou paneuropéen. Au contraire, les avis exprimés par les divers acteurs consultés confirmaient ceux formulés lors des deux séries d'auditions avec des groupes industriels intéressés organisées par la CEE dès 2000 (TRANS/WP.24/2000/3, TRANS/WP.24/2002/6). Des réserves semblables avaient été formulées dans des communications présentées par le CLECAT, le GETC et l'IRU (documents informels n^{os} 6 et 11 (2006)).

7. Le secrétariat avait participé à cette consultation, au nom du Groupe de travail, en présentant un document qui résumait les considérations du Groupe de travail à ce sujet. Il était souligné dans ce document que tout nouveau régime de responsabilité civile pour le transport multimodal devait être d'un coût raisonnable, acceptable pour les industriels du transport, uniforme et compatible avec les régimes existants de responsabilité unimodale. Il devrait aussi être facilement compréhensible, transparent et devrait prévoir une responsabilité franche pour tous les types de préjudice (dommage, perte, retard) où qu'ils se produisent dans la chaîne intermodale et quelle qu'en soit la cause. Le document fixait aussi des critères à remplir en ce qui concerne l'attribution de la responsabilité entre transporteurs et expéditeurs (ECE/TRANS/WP.24/2006/5).

8. Rappelant le mandat précis qui lui a été donné par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/162, par. 4) et constatant qu'une grande partie des opérations de transport intermodal européennes se prolongeaient bien au-delà, et se déroulaient en dehors des frontières de l'Union européenne, le Groupe de travail a jugé qu'il était encore prématuré d'entamer des travaux visant à instaurer un régime paneuropéen de responsabilité civile pour le transport intermodal par route, par chemin de fer, par voie navigable et par cabotage. Étant donné que les discussions au sein de la Commission européenne se poursuivaient et que le projet d'instrument en cours d'élaboration dans le cadre de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) tendait à devenir de plus en plus complexe et opaque, rien ne prouvait au stade actuel qu'une telle initiative apporte un réel progrès.

C. Quarante-cinquième session du Groupe de travail (30 mars 2006)

Document: ECE/TRANS/WP.24/111, paragraphes 14 à 18.

9. Le Groupe de travail a examiné les travaux les plus récents menés par la CNUDCI dans le cadre de l'élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. Il a estimé que le projet d'instrument actuel, outre son extrême complexité, constituerait une nouvelle strate du droit du transport maritime international

et, dans une large mesure, ne répondait pas aux préoccupations des opérateurs européens de transport intermodal et de leurs clients. Sous sa forme actuelle, le texte risquait aussi d'entrer en conflit avec le droit européen du transport terrestre en vigueur et avec des pratiques commerciales bien établies (Critères européens: CMR, COTIF/CIM et SMGS)). On a également estimé que le nouveau projet de régime ne répondait pas aux préoccupations des gouvernements européens, désireux de promouvoir un régime européen de responsabilité uniforme et transparent pour les opérations de transport intermodal, qui garantisse des chances égales à tous les modes utilisés.

D. Quarante-troisième session du Groupe de travail (8 mars 2005)

Document: ECE/TRANS/WP.24/107, paragraphes 23 à 25.

10. Le Groupe de travail a noté que le Comité des transports intérieurs avait souhaité instaurer un régime de responsabilité civile applicable au transport intermodal européen, englobant les transports par route, par chemin de fer, par voie de navigation intérieure ainsi que le transport maritime à courte distance. Il avait demandé que le Groupe de travail et son groupe spécial informel continuent à suivre de près et à évaluer toutes les activités pertinentes dans ce domaine et préparent, le cas échéant, des propositions de solutions paneuropéennes (ECE/TRANS/162, par. 104).

11. Prenant note des résultats d'une étude réalisée à la demande de la Commission européenne dans le cadre de ses activités relatives à un plan d'action concernant les transporteurs intégraux de marchandises couvrant aussi les régimes de responsabilité civile, qui serait applicable au transport intermodal et devrait être achevée à l'automne 2005, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de septembre 2005.

E. Quarantième session du Groupe de travail (29 septembre-1^{er} octobre 2003)

Document: ECE/TRANS/WP.24/101, paragraphes 24 à 28.

12. Le Groupe de travail a noté que lors d'une séance tenue à Genève les 8 et 9 septembre 2003, son groupe d'experts spécial avait estimé que l'«extension au rivage» de cet instrument, qui concernait à l'origine le transport maritime, autrement dit son extension à tous les contrats de transport chaque fois qu'ils comprennent un parcours maritime, pourrait entrer en conflit avec la législation européenne actuelle des transports intérieurs, par exemple la Convention CMR (route) ou la Convention COTIF (rail). Cette législation qui a fait ses preuves pour assurer l'efficacité du transport intérieur européen est considérée comme la référence et la base de toute convention relative au transport multimodal – plutôt que la législation maritime qui prévoit pour les transporteurs des niveaux de responsabilité civile et pénale bien inférieurs.

F. Trente-huitième session du Groupe de travail (7-9 octobre 2002)

Document: ECE/TRANS/WP.24/97, paragraphes 38 à 51.

13. Le Groupe de travail a rappelé que son programme de travail prévoyait à titre prioritaire l'«... analyse des possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile appliqués aux opérations de transport combiné». Le Comité des transports intérieurs lui ayant demandé d'étudier les difficultés rencontrées dans les opérations de transport combiné

(ECE/TRANS/128, par. 86), le Groupe de travail a décidé d'examiner plus avant les problèmes qui pouvaient se poser lors des opérations de transport combiné en raison des différences et/ou des lacunes dans les régimes de responsabilité applicables aux divers modes de transport (TRANS/WP.24/1999/1).

14. Le Groupe de travail a estimé que, compte tenu des faits intervenus dans les différentes instances internationales et des exigences des utilisateurs du transport combiné et multimodal dans la région de la CEE-ONU, les travaux futurs à mener dans ce domaine devraient être axés, pour l'instant, sur la mise au point d'un régime de responsabilité civile pour le transport multimodal dans la région de la CEE-ONU fondé sur une approche privilégiant le transport terrestre, y compris éventuellement les courtes liaisons maritimes. Il a demandé au secrétariat d'engager le processus de rédaction d'un instrument juridique à cette fin.

15. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que son Groupe spécial d'experts avait examiné un avant-projet d'une convention sur le transport terrestre multimodal. Avant d'être présenté au Groupe de travail, ce texte sera affiné, compte tenu des faits intervenus dans ce domaine au sein d'autres organisations internationales, notamment la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Le Groupe spécial d'experts a invité le Groupe de travail à lui communiquer ses vues préliminaires au sujet de l'inclusion des courtes liaisons maritimes et à lui donner des orientations quant aux limites de responsabilité qui devraient être prescrites.

G. Trente-septième session du Groupe de travail (18 et 19 avril 2002)

Document: ECE/TRANS/WP.24/95, paragraphes 46 à 53.

16. À sa trente-cinquième session, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'envisager la possibilité d'organiser un forum mondial pour réunir tous les représentants de gouvernements et les experts de la question de la responsabilité civile applicable au transport multimodal, en vue de parvenir à une décision définitive sur la question de l'harmonisation des régimes (TRANS/WP.24/91, par. 40 à 46). Il a également demandé au secrétariat, en tant que mesure intérimaire, d'étudier les possibilités d'harmoniser les dispositions relatives à la responsabilité des instruments juridiques régissant les transports terrestres européens, en particulier le transport routier et ferroviaire (TRANS/WP.24/91, par. 51).

17. Le Groupe de travail a examiné le document de travail établi par le Groupe spécial d'experts et contenant une vue d'ensemble des différentes possibilités d'harmonisation des règles de responsabilité et formulant des propositions de suivi dans ce domaine (TRANS/WP.24/2002/6).

18. Le Groupe de travail a également pris note de l'étude de la Commission européenne sur les incidences économiques de l'assurance-responsabilité du transporteur sur le transport multimodal (TRANS/WP.24/2002/7).

19. Le Groupe de travail a estimé que, sur la base des faits nouveaux intervenus au sein de différentes instances internationales et des exigences des utilisateurs du transport combiné et multimodal dans la région de la CEE, les travaux futurs à mener dans ce domaine devraient être

axés, pour l'instant, sur la mise au point d'un régime de responsabilité civile pour le transport multimodal dans la région de la CEE fondé sur une approche privilégiant le transport terrestre, y compris éventuellement les courtes liaisons maritimes. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'engager le processus de rédaction d'un instrument juridique à cette fin.

H. Trente-quatrième session du Groupe de travail (6-8 septembre 2000)

Document: ECE/TRANS/WP.24/89, paragraphes 31 à 40.

20. À la demande du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/133, par. 70), le secrétariat a convoqué une autre réunion informelle d'experts (Genève, 29 et 30 mai 2000) pour poursuivre l'examen des possibilités d'harmonisation des régimes de responsabilité civile, compte tenu des activités en cours dans ce domaine, et pour se concerter notamment avec les chargeurs et les clients sur la nécessité d'un nouveau régime juridique et sur les problèmes particuliers que les chargeurs rencontrent dans ce domaine.

21. Le Groupe de travail a examiné en détail les résultats de ladite réunion (TRANS/WP.24/2000/3) et s'est notamment félicité de la présence à cette réunion d'un grand nombre de ceux qui participaient aux chaînes de transport moderne et qui n'avaient pas encore été consultés, tels que les transporteurs express et les représentants des chargeurs et des industries de fabrication.

22. Le Groupe de travail a pris acte de ce que les experts représentant principalement les compagnies maritimes mais aussi les consignataires et les compagnies d'assurances n'étaient pas dans leur ensemble favorables à l'élaboration d'un régime juridique international obligatoire de responsabilité civile applicable aux opérations de transport multimodal. En revanche, les experts représentant les entreprises de transport routier et ferroviaire, les exploitants de sociétés de transport combiné, les clients et les expéditeurs ont estimé que les travaux en faveur de l'harmonisation des régimes de responsabilité civile actuellement en vigueur devraient être poursuivis sans tarder et qu'un régime international unique de responsabilité civile régissant les opérations de transport multimodal était nécessaire.

23. Le Groupe de travail a pris acte de ce qu'un grand nombre d'exploitants de sociétés commerciales et de transport étaient favorables à un système de responsabilité civile à la fois fiable, prévisible et rentable, qui comporte des dispositions simples et transparentes, et qui soit aussi applicable aux opérations d'entreposage temporaire et de transbordement. Un tel système faciliterait le transport juste à temps et, surtout, supprimerait toutes les incertitudes actuelles en cas de perte, de dégât ou de retard à la livraison, y compris les cas de perte ou de dégât non localisés.

24. Le Groupe de travail a en outre pris note de l'appel lancé par certains experts, qui ont demandé que le transport combiné soit plus facile, que les plus faibles soient protégés dans les transactions commerciales et que les échanges et le transport soient facilités grâce à l'instauration d'un cadre juridique équilibré et clair en matière de responsabilité civile.

I. Trente-troisième session du Groupe de travail (10 et 11 avril 2000)

Document: ECE/TRANS/WP.24/87, paragraphes 34 à 36.

25. Le Groupe de travail s'est félicité de l'aperçu général sur les régimes de responsabilité civile en vigueur pour le transport international des marchandises établi par le secrétariat (TRANS/WP.24/2000/2). Il a pris note des renseignements donnés par celui-ci sur les problèmes spécifiques rencontrés en transport multimodal (c'est-à-dire un transport faisant l'objet d'un contrat unique et utilisant plus d'un mode de transport) qui n'étaient pas encore résolus à l'échelle internationale. Son attention a aussi été appelée sur d'autres problèmes qui pourraient découler de la prolifération croissante de régimes nationaux différents de responsabilité civile et d'une législation nationale qui pourrait avoir une incidence sur le transport international comme le projet actuel des États-Unis d'Amérique, le *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA). Le Groupe de travail a reconnu à ce propos que même des dispositions juridiques contractuelles privées fonctionnant de façon satisfaisante n'étaient pas une solution miracle pour résoudre les problèmes de responsabilité civile rencontrés en transport multimodal car elles étaient réduites à néant si elles allaient à l'encontre des dispositions de certaines conventions internationales ou d'une législation nationale obligatoire.

J. Trente-deuxième session du Groupe de travail (6-8 septembre 1999)

Document: ECE/TRANS/WP.24/85, paragraphes 32 à 37.

26. Le Groupe de travail a rappelé que son programme de travail contenait à titre prioritaire l'«analyse des possibilités de conciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile appliqués aux opérations de transport combiné». Suite à une réunion informelle d'experts intéressés (Francfort, 7 et 8 décembre 1998) qui ont étudié la possibilité de résoudre les difficultés éventuelles dues aux différences dans les régimes de responsabilité par mode et/ou à des lacunes en matière de couverture complète pendant les opérations de transport combiné, et la méthode à adopter pour ce faire (TRANS/WP.24/1999/1), le Comité des transports intérieurs avait demandé un complément d'examen pour évaluer les problèmes rencontrés dans les opérations de transport combiné (ECE/TRANS/128, par. 86).

27. Le Groupe de travail a pris note d'une étude commandée par la Commission européenne pour mettre en évidence les problèmes associés à l'absence d'un régime de responsabilité cohérent pour les opérations de transport multimodal.

28. À la demande du Groupe de travail, le secrétariat a convoqué une autre réunion officielle d'experts (Genève, 12 et 13 juillet 1999) chargée d'examiner de façon approfondie les conclusions de la première réunion et de renseigner le Comité des transports intérieurs sur ses délibérations au sujet de l'élaboration d'instruments juridiques dans ce domaine ainsi que sur les dispositions et les procédures nécessaires pour mettre au point un tel instrument dans un délai raisonnable.

29. Le Groupe de travail a en principe approuvé les résultats de cette deuxième réunion d'experts tels qu'ils figurent dans le document TRANS/WP.24/1999/2. Il a toutefois considéré que les spécificités d'un nouvel instrument juridique international éventuel, telles que son domaine d'application (tous les modes de transport ou uniquement les modes de transport

intérieur) ou son régime (obligatoire ou non (avec une clause de dénonciation)), devraient être définies à un stade ultérieur. Outre des raisons de fond et de droit, les caractéristiques de tout instrument juridique nouveau dépendaient aussi des chances que, sur un plan politique, un tel régime puisse être accepté par des États membres de la CEE. Les vues des clients et des exploitants du transport multimodal ou combiné ainsi que celles des compagnies d'assurance étaient des plus importantes à cet égard et devraient être entendues lors du processus de préparation d'un éventuel instrument juridique.
