



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2006/5
19 juillet 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail conjoint CEPMT/CEE sur le transport
intermodal et la logistique

Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique de la CEE

Quarante-sixième session
Paris, 4 octobre 2006
Point 6 de l'ordre du jour

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

Note du secrétariat

1. La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE), qui gère, entre autres, la Convention CMR, examine depuis 2000 la question des régimes de responsabilité civile convenant aux opérations de transport multimodal.
2. Après avoir organisé deux séries d'auditions avec des groupes industriels intéressés, le Groupe de travail CEE du transport intermodal et de la logistique a été chargé d'étudier la mise en place d'un régime de responsabilité civile applicable au transport intermodal européen, couvrant les transports par route, par chemin de fer, par voie de navigation intérieure ainsi que le transport maritime à courte distance. En outre, le Groupe de travail avait été prié de suivre de près et d'évaluer toutes les activités pertinentes dans ce domaine et d'élaborer, le cas échéant, des propositions de solutions au niveau paneuropéen (les États membres de la CEE couvrent «l'Europe» de la Norvège à la Turquie et du Portugal au Kazakhstan).
3. Lors des auditions de la CEE, les experts représentant les secteurs du transport routier et ferroviaire, les entreprises de transport combiné ainsi que les clients et les chargeurs, ont estimé que les régimes modaux de responsabilité existants devaient au moins être harmonisés et qu'il

était nécessaire de mettre en place un régime international unique de responsabilité civile applicable aux opérations de transport multimodal. Ils ont souligné le besoin urgent d'un régime de responsabilité civile fiable, prévisible et d'un bon rapport coût/efficacité. À leur avis, s'il n'était pas possible de mettre en place un régime universel obligatoire, il faudrait adopter une approche régionale pour parvenir ultérieurement à une solution.

4. Les experts qui représentaient principalement les transports maritimes, les transitaires et les compagnies d'assurances n'étaient pas favorables à l'élaboration d'un nouveau régime obligatoire de responsabilité civile dans les opérations de transport multimodal et se satisfaisaient des diverses solutions contractuelles offertes dans ce domaine.

5. Cependant, il semble que tous s'accordent à penser que, pour être largement accepté, le nouveau régime de responsabilité civile pour le transport multimodal doit avoir un bon rapport coût/efficacité, être acceptable pour le secteur des transports, et aussi être uniforme et compatible avec les régimes unimodaux existants (c'est-à-dire régler la question des chevauchements et des conflits). En ce qui concerne la répartition des responsabilités entre les transporteurs et les chargeurs, on pourrait tenir compte des critères suivants:

a) Cette répartition doit être conforme aux objectifs politiques des pouvoirs publics (approche axée sur le client, facilitation des échanges, transport viable et sûr, conditions égales pour les différents modes de transport, etc.);

b) Le nouveau régime devrait pouvoir être accepté rapidement et appliqué de façon uniforme au niveau régional/mondial, en particulier par les principales nations commerçantes du monde;

c) Il devrait être aussi clair, simple et prévisible que possible;

d) Il devrait prévoir une répartition efficace et économique des risques;

e) La répartition des responsabilités devrait être équilibrée et reconnaître les droits et obligations aussi bien des transporteurs que des chargeurs;

f) Le régime devrait prévoir la couverture des opérations annexes au transport (transbordement et entreposage);

g) Il devrait couvrir aussi les retards de livraison (dans le cas où des délais de livraison ont été convenus et dans le cas contraire), ainsi que les pertes économiques indirectes;

h) Il pourrait laisser une certaine liberté, dans certaines conditions, de fixer contractuellement des limites de responsabilité différentes de celles qui sont prévues par le régime.

6. Le Groupe de travail a estimé que, compte tenu de l'évolution de la situation dans les diverses instances internationales et des besoins des utilisateurs des transports, les travaux devraient peut-être porter essentiellement sur l'élaboration d'un régime de responsabilité civile pour le transport multimodal, fondé uniquement sur les besoins du transport terrestre et du transport maritime à courte distance, qui réponde aux objectifs de la politique européenne des transports, notamment la promotion du transport combiné ou du transport intermodal.

7. Dans ce contexte, le Groupe de travail a examiné les travaux menés par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (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. 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 et éventuellement COTIF/CIM). Enfin le nouveau régime ne répondrait 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.

8. Dans ces conditions, à la dernière session du Groupe de travail (Genève, 30 mars 2006) il a été déclaré que l'avant-projet de solution alternative européenne facultative pour la réglementation du transport multimodal, tel qu'il a été présenté dans le cadre de l'étude de la CITI (Task B «Intermodal Liability and Documentation») semblait être un pas dans la bonne direction (document informel n° 1 (2006)).

9. Cette proposition fournirait un cadre simple, transparent, homogène et objectif, en vertu duquel un seul opérateur de transport multimodal était responsable. Un certain nombre de questions telles que le niveau de la limite de responsabilité ou le projet de clause d'exemption devrait encore être examinées plus en détail à la lumière de la situation du marché et des politiques des gouvernements concernant le transport intermodal en Europe. Il faudrait aussi examiner attentivement la question de l'application géographique d'un tel régime dans la mesure où les opérations de transport intermodal dépassent largement les frontières des États membres de l'Union européenne.

10. Le secrétariat de la CEE a été chargé de suivre de près les travaux menés par la Commission européenne dans ce domaine et de coopérer avec ses services.
