



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2002/7  
6 février 2002

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné  
(Trente-septième session, 18 et 19 avril 2002,  
point 9 de l'ordre du jour)

**POSSIBILITÉS DE CONCILIATION ET D'HARMONISATION DES  
RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE S'APPLIQUANT  
AU TRANSPORT COMBINÉ**

**Étude des incidences économiques de l'assurance-responsabilité  
du transporteur sur le transport multimodal**

**Résumé**

**Communication de la Commission européenne (CE)**

Note: Le secrétariat reproduit ci-dessous une communication transmise par la Commission européenne.

\* \* \*

1. La communication sur l'intermodalité et le transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne (COM(97)243) a établi que l'absence d'un régime d'assurance-responsabilité uniforme tend à entraîner des frais supplémentaires en matière d'assurance et représente donc un obstacle au développement de l'intermodalité du transport de marchandises dans l'Union européenne. À la suite d'une étude commanditée par la Communauté européenne (contrat n° EI-B97-B27040-SIN6954-SUB) et réalisée par un groupe de spécialistes de l'harmonisation des régimes d'assurance-responsabilité des transporteurs dans le transport de marchandises, la société IM Technologies (Royaume-Uni), assistée de la société «Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V.» (Allemagne), a été chargée par la Commission européenne d'étudier les aspects économiques de l'assurance-responsabilité des transporteurs dans le transport intermodal de marchandises.

2. Le présent résumé contient les aspects essentiels de l'incidence économique de la responsabilité des transporteurs sur le transport intermodal de marchandises ainsi que les principales conclusions de l'étude entreprise.

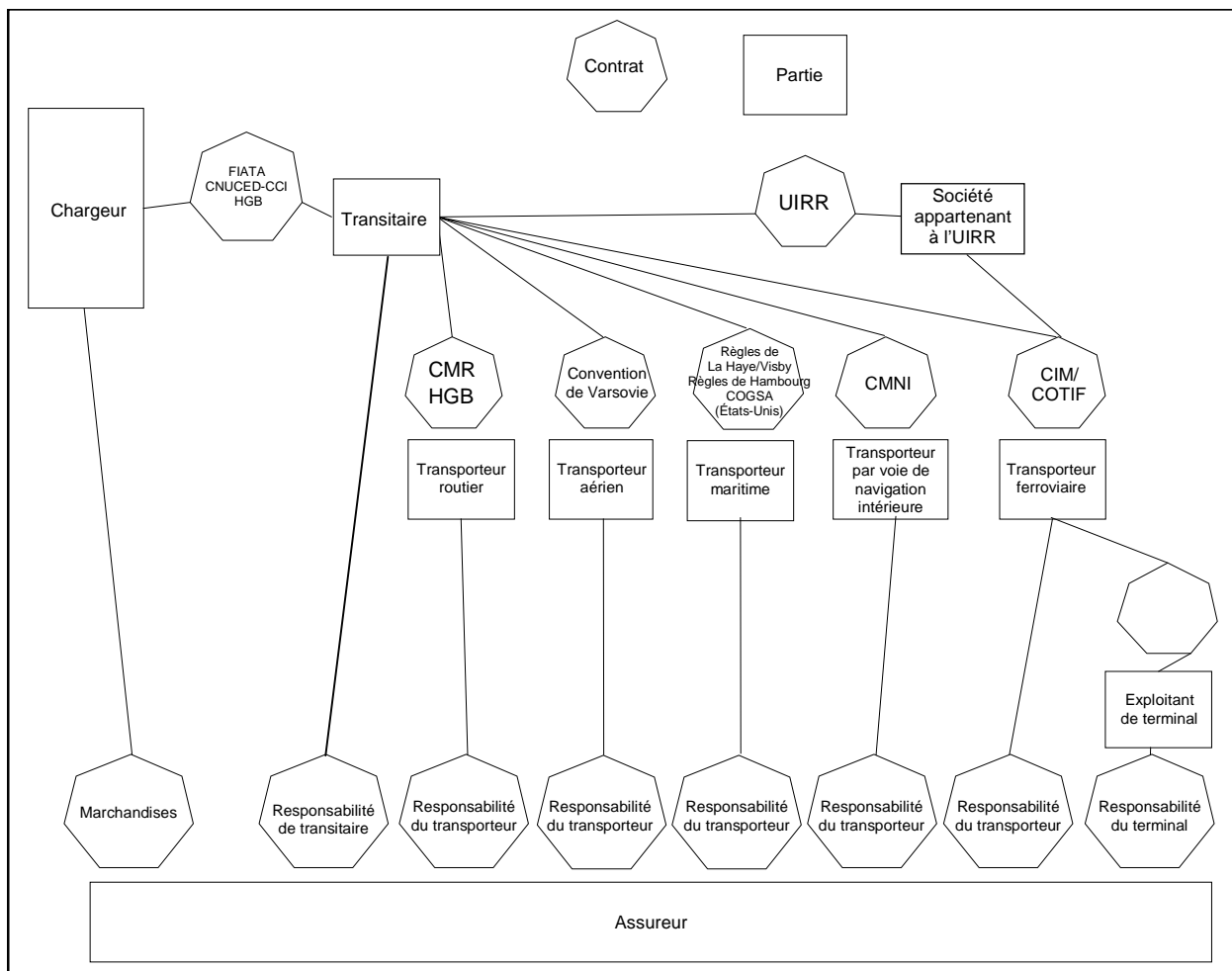
### **CHAÎNE DE TRANSPORT DE FRET ET RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR**

3. Une chaîne de transport se compose de quatre maillons principaux, à savoir le chargeur, le transitaire, le (les) transporteur(s) et l'assureur (assurance des marchandises et assurance-responsabilité du transporteur). Outre ces quatre catégories, interviennent aussi les exploitants de terminal, les exploitants d'entrepôt, les fournisseurs d'infrastructures et les courtiers d'assurance. Le graphique ci-après met en évidence les relations entre ces différentes professions et les régimes d'assurance-responsabilité du transporteur, qui sont variables selon le mode de transport utilisé.

4. Les principes de l'assurance-responsabilité du transporteur, résumés de façon détaillée par la CEE-ONU<sup>1</sup>, définissent les conditions dans lesquelles les transporteurs, les transitaires et les exploitants de terminal peuvent être tenus responsables de pertes ou de dommages et, pour certains modes de transport, du retard dans l'acheminement des marchandises. Les régimes d'assurance-responsabilité des transporteurs sont de caractère modal, y compris les régimes en réseau, tels que les Règles CNUCED/CCI, qui sont censées faciliter le transport intermodal.

---

<sup>1</sup> POSSIBILITÉS DE CONCILIATION ET D'HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE S'APPLIQUANT AU TRANSPORT COMBINÉ, Vue d'ensemble des dispositions des régimes de responsabilité civile en vigueur concernant le transport international de marchandises, CEE-ONU, avril 2000.



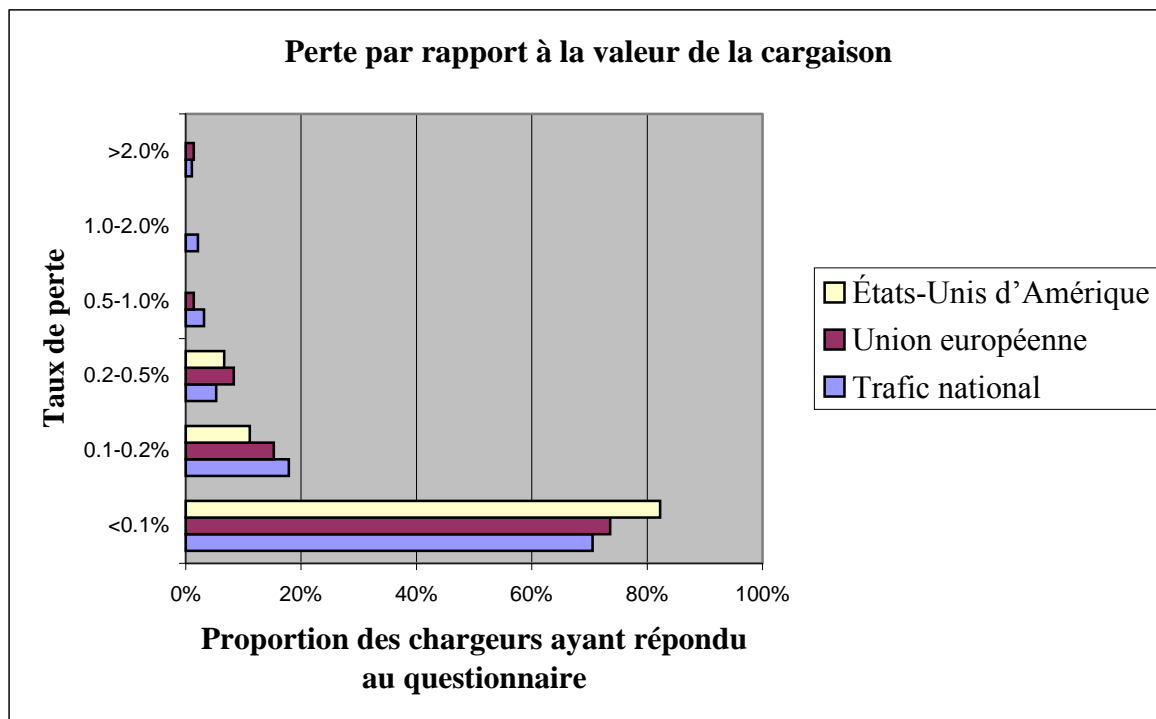
## ASSURANCE PERTE DE CARGAISON OU DOMMAGES À LA CARGAISON

5. Même si la plupart des échanges entre les pays de l'Union européenne peuvent être considérés comme ayant une grande valeur, la valeur moyenne des marchandises<sup>2</sup> échangées à l'intérieur de l'Union européenne par mode semble faible par rapport à la limite de responsabilité. Par exemple, dans le transport routier, la valeur moyenne des marchandises est d'environ 1,6 euro par kilo, alors que la limite imposée par la CMR est d'environ 11,4 euros par kilo.

6. D'après une étude réalisée sur un certain nombre de chargeurs de l'Union européenne, dont plus de 75 % ont répondu au questionnaire, le taux de perte est inférieur à 0,1 %, et seule une petite poignée (< 5 %) des chargeurs déclare une perte supérieure à 1 %. Les transporteurs terrestres semblent avoir enregistré plus de pertes que les transporteurs aériens ou maritimes, probablement en raison de leur degré de conteneurisation moindre. Par comparaison, le pourcentage de pertes et de dommages dans le transport de marchandises est moins élevé

<sup>2</sup> «EU Transport in Figures – Statistical Pocketbook – 1999», Commission européenne, 125pp, 1999.

aux États-Unis que dans l'Union européenne, encore une fois probablement en raison du degré supérieur de conteneurisation des échanges transatlantiques. Les chiffres enregistrés ces dernières années montrent que le taux des pertes progresse dans la bonne direction, c'est-à-dire qu'il faiblit.



7. Manifestement, les chargeurs qui ont répondu au questionnaire ont une assez mauvaise connaissance des nombreux régimes d'assurance-responsabilité des transporteurs en vigueur, comme le montre le faible taux de réponse à la question relative aux conditions des contrats de transport.

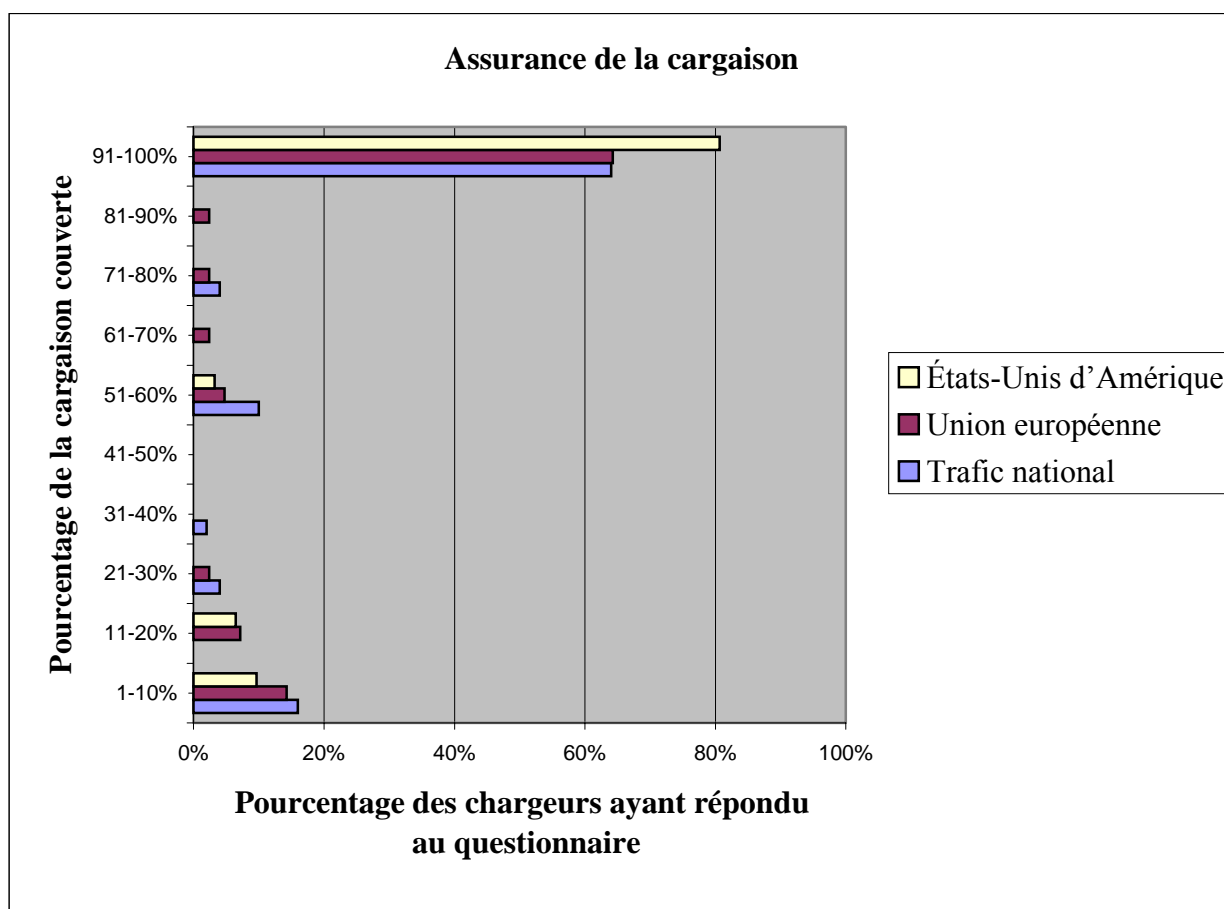
8. Les cas de litige consécutifs à une perte ou des dommages sont peu nombreux: en effet, plus de 90 % des chargeurs ayant répondu au questionnaire ont indiqué que moins de 1 % de leurs demandes d'indemnisation aboutissaient à un litige, et il en va de même pour les transporteurs et les transitaires.

9. Tant les transporteurs que les chargeurs utilisent les nombreuses possibilités d'assurance disponibles afin de se couvrir en cas d'imprévu. Les résultats de l'étude montrent que pour les chargeurs le coût de l'assurance de la marchandise est très faible par rapport à la valeur propre de la marchandise, souvent inférieur à 0,1 %. Ces taux très modiques ne font en fait que refléter le très faible taux de perte et de dommage. Cette modicité des primes d'assurance explique peut-être aussi en partie la forte propension (environ 75 à 80 %) des chargeurs à assurer leurs cargaisons.

## COÛTS DE FRICTION

10. S'agissant de la responsabilité du transporteur, on entend par coûts de friction les coûts résultant de la perte ou de l'endommagement de marchandises ou encore du retard de livraison et des pertes indirectes («pertes réelles»), auxquels il faut ajouter les frais d'assurance et de gestion du contentieux («frais administratifs»). Toutes les parties prenantes doivent faire face, dans une mesure plus ou moins grande, à des frais administratifs.

C'est le chargeur qui, par l'intermédiaire du paiement des primes d'assurance des marchandises, du prix du fret et de ses propres frais administratifs supporte en dernier ressort la totalité des coûts de friction. Dans l'étude, on s'est servi d'un tableau comptable pour traduire les taux de risque et les taux des primes d'assurance en estimations quantitatives des coûts de friction de l'assurance-responsabilité du transporteur.



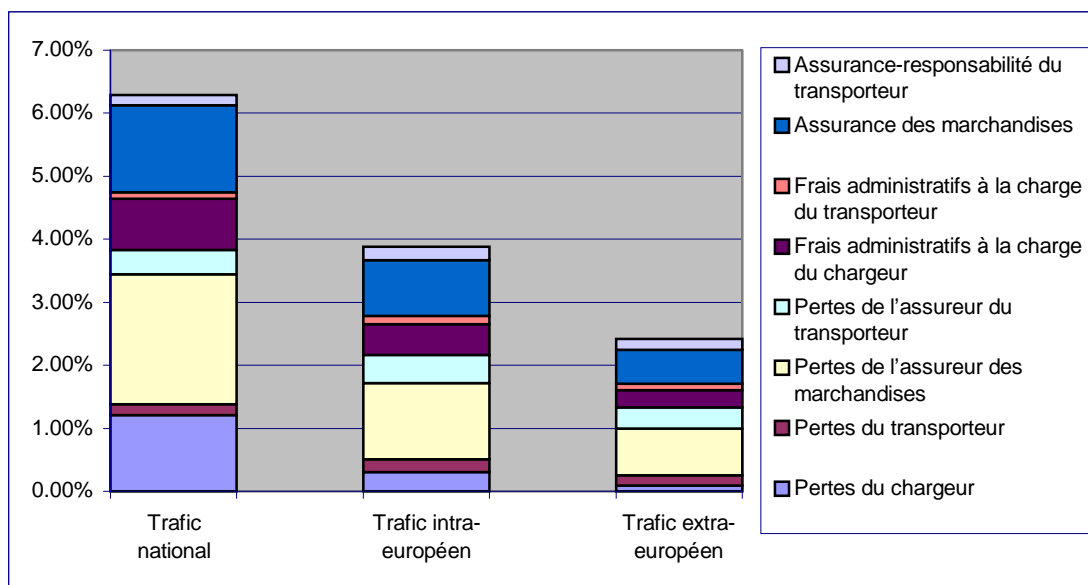
	Frais supportés par le destinataire	Frais supportés par l'expéditeur	Coûts supportés par l'assureur des marchandises	Frais à la charge de l'expéditeur	Coûts supportés par l'assureur de la responsabilité	Coûts et frais à la charge du transporteur		
<b>Pertes effectives (y compris les pertes indirectes)</b>	Destinataire Règlement des sinistres	Expéditeur (cargaison assurée) Règlement des sinistres						
	Coûts non récupérés (pertes indirectes ne pouvant faire l'objet d'une indemnisation)							
	Pertes pouvant faire l'objet d'une demande d'indemnisation	Expéditeur (cargaison assurée) Dédutions			Politique de l'expéditeur (cargaison assurée)			
		Demande d'indemnisation de l'expéditeur (auprès de l'assurance des marchandises)	Non remboursé par l'assureur des marchandises (par exemple prescription)		Politique de l'assureur des marchandises Règlement des sinistres Profits/pertes	Expéditeur Prime d'assurance des marchandises	Politique du transporteur Règlement des sinistres	Inclus dans le prix de fret
			Remboursé par l'assureur des marchandises	Remboursé par l'assureur des marchandises	Non remboursé par l'assurance du transporteur		Politique de l'assureur de la responsabilité Règlement des différends Profits/pertes	
		Demande d'indemnisation présentée par l'expéditeur (marchandises non assurées)	Remboursé par le transporteur	Remboursé au transporteur	Subrogation de l'assurance du transporteur	Remboursé par l'assureur de la responsabilité	Transporteur Dédutions	
					Remboursé par l'assurance du transporteur			
			Non remboursé par le transporteur (par exemple prescription)					
	Auto-assurance rétroactive							
	Auto-assurance ex-ante							
Expéditeur (cargaison assurée) Règlement des sinistres								
				Coûts de friction =	Pertes	+	Frais administratifs	

Notes:

1. Chaque case contient le nom d'un poste de dépenses et sa hauteur est proportionnelle au coût de ce poste.
2. À l'intérieur de chaque case, la moitié gauche, le cas échéant, représente les «dépenses», alors que la moitié droite, le cas échéant, représente les «recettes». Par exemple, les coûts supportés par l'assureur de la responsabilité, y compris les pertes, sont couverts par ses recettes (c'est-à-dire la prime d'assurance-responsabilité du transporteur), alors que ses dépenses pour remboursement sont équilibrées par les pertes remboursées par l'assurance du transporteur et la subrogation de l'assurance du transporteur.
3. Les cases colorées en jaune et en bleu représentent les coûts de ressources finales.
4. Les pertes encourues par les assureurs ne sont pas des coûts de ressources finals mais des coûts provisoires à court terme car, à long terme, les assureurs augmentent les primes pour compenser les pertes passées.
5. L'auto-assurance ex ante est fondée sur une décision de gestion «calculée», alors que l'auto-assurance rétroactive repose sur une mauvaise interprétation et/ou la méconnaissance des règles de l'assurance-responsabilité des transporteurs, c'est-à-dire une demande d'indemnisation abusive.

11. Le tableau comptable a permis de dégager un certain nombre d'estimations. Les transporteurs et les transitaires s'assurent, afin de se couvrir contre le risque responsabilité civile. Et pourtant, seulement 20 à 30 % des demandes d'indemnisation pour marchandises sont prises en charge par l'assurance du transporteur. Cette situation est due au fait que de nombreuses compagnies d'assurance assurent à la fois les transporteurs et les marchandises et que les frais administratifs à engager en cas de demande d'indemnisation sont souvent trop élevés par rapport au remboursement escompté.

12. Les coûts de friction de l'assurance-responsabilité du transporteur varient selon le type de voyage, notamment en fonction de la valeur de la cargaison, de la durée du voyage et du niveau de risque. D'une manière générale, pour les voyages à l'intérieur d'un même pays, les voyages à l'intérieur de l'Europe et les voyages à l'extérieur de l'Europe, ils représentent respectivement 6,3 %, 3,9 % et 2,4 % du prix du fret. Les coûts de friction de l'assurance-responsabilité du transporteur représentent moins de 0,2 % de la valeur de la cargaison. En Europe, on estime que le montant total de ces coûts pour les opérations de transport intermodal avoisine les 500 à 550 millions d'euros par an.



13. Les Règles CNUCED/CCI, qui sont fondées sur le principe du réseau, ont rempli le vide laissé vacant dans l'assurance du transport multimodal par la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 qui n'avait pu entrer en vigueur faute d'avoir pu bénéficier du soutien nécessaire. Les chargeurs et les transitaires recourent largement aux connaissements de transport combiné de la FIATA, au Multidoc95 du Conseil maritime baltique et international, et aux STC du British International Freight Association (BIFA), qui sont inspirés des Règles en question. En raison de leur apparente simplicité, ces Règles l'emportent sur les conventions internationales, et les contrats qui sont établis en application de ces Règles sont de véritables contrats privés dont l'interprétation est différente selon le tribunal. Il en résulte une incertitude en ce qui concerne les conditions d'assurance et la situation juridique. L'harmonisation des conditions, par exemple une limite de responsabilité unique pour tous les modes, afin de faciliter le transport intermodal, pourrait



permettre de réduire les coûts de friction d'un montant qui pourrait atteindre 50 millions d'euros par an.

14. Dans le transport intermodal, les coûts de friction de l'assurance-responsabilité du transporteur pourraient être réduits grâce à Internet et aux applications du commerce électronique, mais l'avantage serait modeste (de l'ordre de 20 à 30 millions d'euros par an). Cependant, les mêmes applications pourraient être utilisées dans le transport unimodal et permettre des économies plus importantes, pouvant dépasser 500 millions d'euros par an.

## RECOMMANDATIONS

15. À la lumière des principales conclusions, les recommandations suivantes s'imposent:

- La Communauté européenne devrait s'efforcer de faciliter et d'harmoniser les conditions d'assurance des transporteurs afin de garantir la réduction des coûts de friction en transport intermodal;
- Il serait sage que la Communauté européenne recherche des améliorations, tout d'abord par une harmonisation des conditions dans les transports routiers, ferroviaires et par voie navigable, qui constituent les modes essentiels utilisés dans le transport de fret à l'intérieur de l'Union européenne;
- Il serait plus pragmatique de s'orienter vers une solution régionale couvrant l'Union européenne, les pays ayant demandé leur adhésion, ainsi que les pays voisins, solution facile car la CMR et la CIM/COTIF couvrent le même espace et que la CMNI a une vocation essentiellement paneuropéenne;
- La Communauté européenne et de nombreuses autres institutions internationales comme la CEE-ONU, l'OCDE, le CMI et la CNUDCI s'efforcent actuellement de faire avancer les choses dans le domaine de l'assurance-responsabilité des transporteurs en transport multimodal, et il serait bon que la Communauté européenne collabore avec ces diverses institutions;
- La Communauté européenne devrait inciter ses États membres à inclure des opérations réalisées au niveau national – entreposage, terminaux et infrastructure – dans le processus d'harmonisation de la chaîne de transport, du début jusqu'à la fin; et
- Par-dessus tout, la Communauté européenne devrait faciliter l'utilisation au niveau local d'une langue commune entre les 15 États de l'Union européenne et favoriser la poursuite des travaux sur Internet et les plates-formes de commerce électronique, dans l'intérêt à la fois du transport intermodal et du transport unimodal.

-----