



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2002/6
5 mars 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 D'HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ
CIVILE APPLIQUÉS AU TRANSPORT COMBINÉ**

**Groupe d'experts spécial sur les régimes de responsabilité civile
en transport multimodal**

Note du secrétariat

Le secrétariat, dans la présente note qui servira de base de discussion, expose les questions en jeu, ainsi que les diverses solutions envisagées dans différentes instances internationales dans ce domaine complexe des régimes de responsabilité civile applicables aux opérations de transport combiné. Les délégations voudront peut-être tenir au niveau national des consultations avec les autres ministères compétents en vue de donner des indications au Groupe de travail sur les travaux futurs à entreprendre dans ce domaine.

* * *

A. INTRODUCTION

1. Le Groupe de travail du transport combiné a pour objet de contribuer à développer et à encourager le transport combiné et multimodal¹ dans les pays de la région de la CEE-ONU. Son programme de travail prévoit en priorité l'«...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'examiner les problèmes que posaient les opérations de transport combiné (ECE/TRANS/128, par. 86), le Groupe de travail a décidé d'approfondir l'examen des difficultés qui peuvent résulter des différences entre les régimes de responsabilité applicables aux divers modes de transport et des lacunes existant dans la couverture des opérations de transport combiné (TRANS/WP.24/1999/1).
2. Suivant en cela les recommandations d'un petit groupe de travail (TRANS/WP.24/1999/2), le Groupe de travail du transport combiné a demandé au secrétariat d'engager des consultations informelles auxquelles participeraient les représentants des gouvernements et des organisations intergouvernementales intéressées, ainsi que les organisations internationales représentant le secteur des transports, les compagnies d'assurance et les chargeurs, ainsi que des sociétés privées. Les résultats des deux auditions organisées par le secrétariat sont consignés dans le document TRANS/WP.24/2000/3. Les consultations ont fait apparaître des divergences considérables entre les différentes parties intéressées en ce qui concerne l'unification ou du moins l'harmonisation des régimes obligatoires existants.
3. À sa trente-cinquième session, le Groupe de travail a considéré qu'il était important de synthétiser les travaux effectués dans le domaine de la responsabilité civile. Il a alors prié le secrétariat d'étudier la possibilité d'organiser une réunion mondiale rassemblant tous les représentants des gouvernements et experts qui s'occupent de responsabilité civile en matière de transport multimodal, en vue d'aboutir à une conclusion définitive sur la question de l'harmonisation (TRANS/WP.24/91, par. 40 à 46). Le Groupe de travail a aussi prié le secrétariat d'examiner dans l'intervalle les possibilités d'harmoniser les clauses relatives à la responsabilité contenues dans les instruments juridiques régissant le transport terrestre en Europe, en particulier les transports routier et ferroviaire (TRANS/WP.24/91, par. 51).
4. Le présent document de travail, établi par le secrétariat en coopération avec le Groupe d'experts spécial sur la responsabilité civile en transport multimodal², résume les activités récentes menées par certaines organisations internationales dans le domaine de la responsabilité civile en matière de transport multimodal de marchandises, passe en revue certains régimes

¹ Dans la «Terminologie en transports combinés» (2001), mise au point conjointement par la CEE-ONU, la CEMT et la CE, le transport multimodal est défini comme l'acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transport différents ou plus, le transport intermodal comme l'acheminement d'une marchandise utilisant deux modes de transport ou plus mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage, et le transport combiné comme le transport intermodal dont les parcours principaux, en Europe, s'effectuent par rail, voies navigables ou mer et dont les parcours initiaux et/ou terminaux, par route, sont les plus courts possibles.

² Ci-après dénommé Groupe d'experts de la CEE-ONU.

existant en la matière, avec leurs avantages et leurs inconvénients, et contient quelques propositions concernant les activités futures dans ce domaine.

B. TRAVAUX SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE EN TRANSPORT MULTIMODAL

I. Définition du problème

5. Comme le Groupe d'experts de la CEE-ONU l'a fait observer dans des rapports précédents, les opérations de transport multimodal sont non seulement de plus en plus largement utilisées dans le cadre des opérations modernes de transport commercial, surtout pour les marchandises conteneurisées, mais elles sont aussi, en particulier dans le cadre du transport combiné, encouragées par les politiques actuelles de transport de nombreux pays européens, l'objectif étant d'exploiter le plus possible les avantages inhérents aux différents modes de transport terrestre (route, rail et voies navigables) en vue de favoriser un développement durable des transports et de délester les réseaux routiers européens souvent surchargés.

6. Le transport multimodal est caractérisé par le fait que les marchandises sont transportées en vertu d'un contrat de transport unique (souvent un contrat général ne précisant pas le ou les modes de transport), conclu avec une entreprise de transport multimodal (ETM) unique et donnant lieu à la délivrance d'un unique document de transport. C'est l'ETM qui a la responsabilité de l'ensemble du transport, les différents modes de transport qui seront utilisés n'étant souvent ni connus, ni choisis par l'expéditeur ou le destinataire avant le début de l'opération. L'ETM peut se charger d'effectuer l'ensemble de l'opération lui-même mais, en pratique, il en effectue souvent une partie seulement (et parfois aucune), et sous-traite le reste. Cela lui donne la souplesse nécessaire pour exécuter le transport de porte à porte de la manière la plus efficace, la plus rapide et la plus économique possible, ce qui est conforme aux exigences modernes de la livraison en flux tendus.

7. Cette réalité relativement nouvelle du transport multimodal n'est pas réglementée au niveau international par un instrument uniforme et global comparable aux conventions unimodales qui régissent les transports par route, rail et voies navigables, en Europe surtout, ou les transports maritime et aérien à l'échelle mondiale³. Si le lieu où s'est produit le dommage

³ La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), Genève (1956); la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B à la Convention), Berne (1980); la récente Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), Budapest (22 juin 2001); la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Règles de La Haye), Bruxelles (1924), modifiée par le Protocole de 1968 (La Haye-Visby), Bruxelles (1968); la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, Hambourg (1978) (Règles de Hambourg); la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Varsovie (1929) (Convention de Varsovie) et ses Protocoles, ainsi que la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Montréal (28 mai 1999), qui n'est pas encore entrée en vigueur (Convention de Montréal).

aux marchandises a pu être déterminé (autrement dit, si le dommage a été localisé), le régime de responsabilité civile applicable au transport multimodal (c'est-à-dire le partage des risques et responsabilités entre le chargeur et l'ETM/le transporteur) dépendra essentiellement du tronçon sur lequel le dommage a eu lieu et se fondera sur les solutions prévues par l'instrument unimodal qui aurait été appliqué à ce tronçon si un contrat distinct avait été conclu. Si le dommage n'a pas été localisé, les solutions proposées différeront selon l'instrument applicable. Les instruments unimodaux diffèrent souvent profondément dans leurs dispositions sur la responsabilité civile, car ils ont été élaborés indépendamment les uns des autres. Ce qui manque, apparemment, c'est un régime uniforme et prévisible de responsabilité civile qui s'applique au transport multimodal.

8. Un effort d'uniformisation a été fait en 1980 avec la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal de marchandises (Convention TM), qui n'a pas été assez largement acceptée pour entrer en vigueur. Cette convention prévoit un régime de responsabilité civile uniforme, sauf en ce qui concerne les limites de responsabilité en cas de dommage localisé: dans ce cas, les limites de responsabilité prévues par la convention internationale ou la loi nationale impérative qui aurait été applicable au tronçon du transport sur lequel s'est produit le dommage s'appliqueront si elles sont supérieures aux limites prévues dans la Convention TM (*mais seulement à cette condition*) (art. 19 de la Convention TM).

9. Les règles CNUCED/CCI de 1992 applicables aux documents de transport multimodal qui sont fondées sur la Convention TM, ainsi que les dispositions contractuelles qui incorporent ces règles, par exemple le connaissement FIATA (FBL) de 1992 et le document négociable de transport multimodal BIMCO de 1995, offrent une solution uniforme dans les cas où le dommage n'a pas pu être localisé. En cas de localisation du dommage, le fondement de la responsabilité est le même que lorsque le dommage n'a pas été localisé (présomption de faute ou de négligence) mais, pour les limites de la responsabilité, l'approche adoptée est une approche de réseau, selon laquelle les dispositions internationales ou nationales relatives à la responsabilité civile qui s'appliquent au tronçon du transport au cours duquel s'est produit le dommage l'emportent (que les limites qu'elles prévoient soient ou non supérieures à celles qui sont prévues par les règles).

10. L'application d'arrangements contractuels de ce genre au transport multimodal est facultative, et ces arrangements n'auront effet que dans la mesure où leurs dispositions ne sont pas contraires aux dispositions impératives des conventions internationales ou des lois nationales applicables au contrat.

11. L'absence d'un système de responsabilité uniforme en vigueur crée une incertitude considérable quant à la loi applicable aux opérations de transport multimodal et aux conséquences financières qui en résultent pour le chargeur et pour l'ETM. Pour l'une et l'autre partie, il est difficile d'évaluer les risques à l'avance. Cela entraîne aussi la nécessité de contracter une assurance distincte pour les marchandises qui s'ajoute à l'assurance responsabilité prise par l'ETM. Ces incertitudes se reflètent dans les primes d'assurance et, en cas de litige, les procédures sont aussi très coûteuses. Tout cela milite contre l'utilisation du transport multimodal et favorise le recours à des solutions unimodales comme le transport purement routier.

12. L'absence d'un système de responsabilité civile internationale uniforme a entraîné la prolifération de solutions nationales unilatérales qui compliquent encore la situation et illustrent «l'urgence d'essayer de réaliser l'uniformité au niveau international»⁴.

13. En conséquence, un certain nombre d'organisations internationales ont entrepris des travaux sur les mesures que l'on pouvait prendre pour améliorer la situation. On trouvera dans les paragraphes qui suivent un bref résumé des activités récentes concernant la responsabilité civile en transport multimodal.

II. Activités récentes

14. La CEE-ONU a organisé en l'an 2000 deux «auditions» de divers experts et organismes gouvernementaux et non gouvernementaux s'intéressant aux régimes de responsabilité civile applicables au transport multimodal. Les résultats de ces auditions, qui sont publiés dans le document TRANS/WP.24/2000/3⁵, ont été examinés par le Groupe de travail à sa trente-quatrième session.

15. Lors des auditions, il a été question du fait que les pertes et dommages se produisent souvent pendant les opérations de transbordement et de stockage. Or, il y a des solutions de continuité dans la responsabilité pendant les opérations annexes au transport, car celles-ci ne sont soumises à aucun régime international obligatoire⁶. Quant aux régimes juridiques nationaux, ils présentent de grandes disparités, tant en ce qui concerne leur origine que leur contenu.

16. La question des opérations de transport multimodal à destination et en provenance des pays et régions en développement a également été soulevée. Ces pays n'ayant pas de législation (ou pas de législation claire) en la matière, l'incertitude sur la loi applicable entraîne des difficultés pour les entreprises de transport multimodal (ETM) pour obtenir une couverture en responsabilité civile, elle conduit à la majoration des primes d'assurance, et, en conséquence, à l'augmentation des prix du transport. L'absence d'un régime de responsabilité civile internationale uniforme devient ici un obstacle à la facilitation et au développement des échanges.

17. Il a également été indiqué que les préjudices dus aux retards de livraison sont fréquents, mais qu'il est facile de savoir quel est l'opérateur responsable des retards. Le problème des règlements unimodaux régissant le transport maritime qui ne prévoient pas de responsabilité de l'entrepreneur en cas de retard à la livraison a été soulevé. Cela ne paraît pas acceptable aux chargeurs, car cela n'est pas conforme aux exigences modernes de la livraison en flux tendus.

⁴ Asariotis, Bull, Clarke, Herber, Kiantou-Pampouki, Moràn-Bovio, Ramberg, de Wit, Zunarelli, «*Intermodal Transportation and Carrier Liability*», rapport final, juin 1999 (étude financée par la Commission européenne; contrat CE n° EI-B97-B27040-SIN6954-SUB), par. 12.

⁵ Ci-après dénommées «auditions CEE-ONU».

⁶ La Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (1991) n'est jamais entrée en vigueur.

Les opérateurs des autres modes de transport considèrent eux aussi que cela n'est pas acceptable, car cela fausse les règles du jeu et détruit l'égalité entre modes de transport.

18. Lors des auditions CEE-ONU, il a été indiqué que les règles concernant les aspects procéduraux varient considérablement selon la juridiction compétente et le régime applicable, si bien qu'il est difficile d'engager à temps une action contre le transporteur responsable devant le for compétent. Les délais contractuels de prescription, qui sont souvent plus courts, peuvent être source de confusion car ils ne sont pas valables lorsqu'un régime obligatoire particulier, national ou international, s'applique.

19. Conformément au plan d'action adopté par la dixième session de la CNUCED, le secrétariat de la CNUCED a effectué une étude sur l'application des règles relatives au transport multimodal⁷, qui passe en revue les instruments existants sur le transport multimodal aux niveaux mondial, régional, sous-régional et national.

20. Cette étude conclut que le désir d'uniformiser le droit applicable au transport multimodal est loin d'être devenu réalité, et que la situation actuelle est caractérisée par l'incertitude qui règne quant à la loi applicable aux opérations de transport multimodal⁸.

21. Le Comité des transports maritimes de l'OCDE a organisé un atelier sur la responsabilité pour la cargaison⁹, qui s'est tenu en janvier 2001. L'atelier devait permettre de débattre des questions liées à la modernisation des régimes actuels¹⁰. L'étude et les conclusions de l'atelier portent sur les régimes unimodaux de responsabilité en transport maritime, mais elles sont intéressantes aussi pour le transport multimodal.

22. La CNUDCI mène actuellement une étude des pratiques et lois actuelles dans le domaine du transport international de marchandises par mer, en vue de déterminer la nécessité d'élaborer des règles uniformes lorsqu'il n'en existe pas, et d'uniformiser les lois existantes¹¹. Un Groupe

⁷ UNCTAD/SDTE/TLB/2 du 27 juin 2001, «Implementation of Multimodal Transport Rules», ci-après dénommée «étude de la CNUCED».

⁸ Étude de la CNUCED, par. 251.

⁹ La responsabilité pour la cargaison est prévue par les régimes de responsabilité appliqués au transport maritime. Les régimes en vigueur dans le monde sont essentiellement au nombre de trois: les Règles originales de La Haye (1924), la version révisée connue sous le nom de Règles de La Haye-Visby (1968, à nouveau modifiée en 1979) et les Règles de Hambourg (1978).

¹⁰ Le Comité des transports maritimes de l'OCDE a chargé un consultant d'étudier les régimes existants et de mettre en lumière les points sur lesquels de grands désaccords subsistent encore entre les diverses parties concernées par ces régimes. Le document du consultant, qui a servi de base aux discussions de l'atelier, peut être consulté sur le site Web du Comité à l'adresse: <http://www.oecd.org/dsti/sti/transport/sea/index.htm>. Ces documents sont ci-après dénommés «rapport de l'atelier de l'OCDE» et «étude de l'OCDE».

¹¹ CNUDCI, A/CN.9/497, «Travaux futurs possibles dans le domaine du droit des transports – Rapport du Secrétaire général», par. 1 et 2.

de travail sur le droit des transports, qui se réunira du 15 au 26 avril 2002 à New York, sera chargé d'examiner les questions de transport de port à port (y compris les questions de responsabilité). Par la suite, le Groupe de travail pourra étudier s'il est souhaitable et possible d'examiner aussi les opérations de transport de porte à porte.

23. Le document de base établi par le secrétariat de la CNUDCI pour la prochaine session du Groupe de travail contient un avant-projet d'instrument sur le droit des transports, établi par le Comité maritime international (CMI)¹². Cet instrument vise à harmoniser et à moderniser notamment les régimes de responsabilité existants en matière de transport maritime. Dans une certaine mesure, il traite aussi du transport multimodal mais, sur ce point, il ne repose que sur les dispositions relatives au transport maritime¹³.

24. Conformément à sa communication sur «l'intermodalité et le transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne»¹⁴, la Commission européenne prévoit de mettre en place un cadre pour l'application d'un système de transport de marchandises intermodal européen qui permettra l'intégration optimale des divers modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial et maritime) comme moyen de parer à l'encombrement prévu du trafic de marchandises et de renforcer la compétitivité des autres modes de transport par rapport au transport routier. La Commission propose une stratégie en quatre volets en vue d'éliminer les obstacles à l'utilisation généralisée du transport intermodal, notamment la mise en évidence et l'élimination des obstacles à l'intermodalité et des coûts «de friction» associés. Les arrangements intermodaux existants en matière de responsabilité ont été indiqués comme une source de coûts de friction¹⁵.

¹² CNUDCI, A/CN.9/WG.III/WP.21, «*Droit des transports – Avant-projet d'instrument sur le transport des marchandises par mer – Note du secrétariat*», 8 janvier 2002. Cet avant-projet, qui est joint en annexe au présent document, sera dénommé ci-après «avant-projet de la CNUDCI».

¹³ Les commentaires du secrétariat de la CEE-ONU sur l'instrument du CMI, en particulier sur son approche des questions de transport multimodal, ont été adressés au secrétariat de la CNUDCI. S'agissant de trouver des solutions au problème de la responsabilité civile dans le transport multimodal, le secrétariat de la CEE-ONU est fermement convaincu que les travaux futurs à entreprendre dans ce domaine ne devraient pas être fonction des besoins particuliers à un mode de transport ou à un autre. Au contraire, il est nécessaire que toutes les parties compétentes intéressées soient consultées et participent à l'élaboration d'un tel instrument. Les observations de la CEE-ONU et du secrétariat de la CNUCED seront publiées sous forme d'additif (CNUDCI, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1) au document de travail contenant le projet d'instrument qui sera examiné par le Groupe de travail de la CNUDCI.

¹⁴ COM (97) 243 final (29 mai 1997).

¹⁵ Pour la définition des «coûts de friction» voir aussi IM Technologies Limited, «*The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport*», rapport final, 10 janvier 2001 (contrat CE n° B99-B2 7040 10-S12.81489/P E1 99 002/ETU/IM). Selon ce rapport, les coûts de friction sont engendrés par l'absence d'interopérabilité et d'interconnectivité des modes de transport. Ces coûts comprennent ceux qui résultent des pertes, dommages, retards et pertes

25. Dans le cadre du programme sur le transport intermodal (multimodal) à l'intérieur de l'Union européenne, la Commission européenne a effectué une étude sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur¹⁶, qui passe en revue les arrangements existant en matière de responsabilité et vise à trouver des solutions possibles à l'impasse actuelle.

26. L'étude a mis en évidence la nécessité d'une approche axée sur le client¹⁷ qui, tout en favorisant la concurrence entre entreprises de transport, garantit la circulation efficace et rentable des marchandises, de porte à porte, dans toute l'Union européenne¹⁸.

27. Pour donner suite à cette étude et pour déterminer les différents intérêts économiques en jeu, la Commission a lancé une enquête sur l'impact économique des arrangements intermodaux sur la responsabilité¹⁹, l'objectif étant que «s'il apparaît que les arrangements sur la responsabilité font peser une charge financière indue sur certaines parties prenantes ou entraîne une grande inefficacité par rapport au coût pour d'autres, la Commission européenne organisera une table ronde avec toutes les parties pour examiner plus avant la question²⁰». Il faut noter que l'enquête ne porte que sur la région de l'Union européenne et que seuls 107 questionnaires remplis par les chargeurs (soit 11 % seulement de tous les questionnaires distribués) ont pu être

indirectes – «pertes effectives» – plus les coûts résultant de l'administration du régime qui fournit l'assurance et traite les demandes d'indemnisation – «coûts administratifs» (p. 1).

¹⁶ Asariotis, Bull, Clarke, Herber, Kiantou-Pampouki, Moràn-Bovio, Ramberg, de Wit, Zunarelli, «*Intermodal Transportation and Carrier Liability*», rapport final, juin 1999 (contrat CE n° EI-B97-B27040-SIN6954-SUB). Cette étude sera ci-après dénommée «étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur».

¹⁷ Selon l'étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur (voir le paragraphe 9), il est clair que des frais importants liés au traitement des demandes d'indemnisation et au règlement des litiges pourraient être évités tant par les chargeurs que par les entrepreneurs de transport (ou leurs assureurs en responsabilité) si le cadre juridique de la responsabilité était plus simple et moins fragmenté. La réglementation actuelle de la responsabilité n'est pas efficace par rapport au coût, et elle n'offre pas non plus une protection adéquate au client: compte tenu des incertitudes concernant l'existence et l'étendue de la responsabilité du transporteur, il est nécessaire d'assurer séparément les marchandises, mais l'assurance ne couvre pas tous les risques, en particulier les risques de retard. Elle incite aussi l'assureur des marchandises à se retourner contre le transporteur qui ne peut s'exonérer de sa responsabilité légale, ce qui entraîne une redistribution particulière et coûteuse des coûts des pertes subies, dont personne ne profite.

¹⁸ Voir aussi COM (97) 243 final, par. 81.

¹⁹ IM Technologies Limited, «*The Economic Impact of Carrier Liability on Intermodal Freight Transport*», rapport final, 10 janvier 2001 (contrat CE n° B99-B2 7040 10-S12.81489/P EI 99 002/ETU/IM), p. 1. Cette étude sera ci-après dénommée «étude de la CE sur l'impact économique de la responsabilité du transporteur sur le transport intermodal de marchandises».

²⁰ Citation extraite de la préface de François Lamoureux à l'étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur.

utilisés aux fins de l'analyse. Une trentaine de représentants d'entreprises et d'associations commerciales ont aussi collaboré à cette étude.

28. Les conclusions de l'étude indiquent que la valeur moyenne des marchandises dans le transport de marchandises à l'intérieur de l'Union européenne, par mode, tend à être faible par rapport à la limite de responsabilité. Il semble que les chargeurs connaissent mal les nombreux différents régimes de responsabilité du transporteur qui pourraient s'appliquer. L'enquête a conclu que, dans la région de l'Union européenne, une assurance est souscrite à la fois par les chargeurs et par les transporteurs. Les réponses analysées montrent aussi que 20 à 30 % environ seulement des demandes d'indemnisation pour dommage aux marchandises donnent lieu à un remboursement de la part de l'assurance du transporteur, et que cela pourrait être dû au fait que de nombreuses compagnies d'assurance assurent à la fois le transporteur et les marchandises, et/ou que le coût administratif du recours contre le transporteur est trop élevé pour que le recours se justifie financièrement. L'étude a également permis de constater que le taux des pertes est inférieur à 0,1 %, que les transporteurs terrestres semblent avoir de moins bons résultats en termes de pertes que les transporteurs aériens et maritimes, ce qui pourrait être dû aux différences entre les divers modes dans le niveau de conteneurisation. Par ailleurs, le niveau des demandes d'indemnisation contestées concernant les pertes et dommages subis dans la région de l'Union européenne semble très faible. Selon les estimations de l'étude, les coûts de friction²¹ totaux pour les opérations existantes de transport intermodal en Europe s'élèvent à environ 500 à 550 millions d'euros par an.

C. RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE APPLICABLES AU TRANSPORT MUTIMODAL

I. Régimes existants applicables au transport multimodal

29. Comme on l'a dit plus haut, les différents instruments régissant le transport multimodal prévoient des solutions différentes en ce qui concerne les questions de responsabilité civile. On trouvera dans les paragraphes suivants un bref aperçu des régimes de responsabilité organisés par certains de ces instruments – qui portera exclusivement sur les règles concernant la responsabilité civile de l'ETM ou du transporteur.

30. Le système dit de réseau de responsabilité soumet tous les aspects de la responsabilité de l'ETM, si le dommage a été localisé, aux dispositions de la convention internationale ou de la loi nationale qui aurait été applicable au segment particulier du transport au cours duquel la perte ou le dommage a été subi. Il en existe divers types.

31. Le droit néerlandais²² prévoit, en cas de localisation du dommage, un système dans lequel c'est non seulement la responsabilité du transporteur, mais tout l'ensemble des relations entre

²¹ Pour la définition des coûts de friction, voir la note 15 ci-dessus.

²² Code civil néerlandais «*Burgerlijk Wetboek*», livre 8, titre 2, chap. 2, art. 40 à 52. Les dispositions spéciales sur le transport multimodal contenues dans le Code sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 1991.

celui-ci et le destinataire, qui sont déterminés par les régimes applicables aux différents segments du transport multimodal, que la loi unimodale applicable soit impérative ou supplétive.

32. Comme exemple de système de réseau «aussi minimal que possible», on peut citer le chapitre 4 du projet d'instrument de la CNUDCI, selon lequel l'application de l'instrument ne sera écartée que lorsqu'une convention qui a caractère de loi impérative pour le transport intérieur s'applique au tronçon intérieur d'un contrat de transport par mer, et qu'il est manifeste que la perte ou le dommage en question s'est produit uniquement pendant le transport intérieur. Dans ce cas seulement, les dispositions régissant directement la responsabilité du transporteur (y compris la limitation de responsabilité et le délai pour agir) et qui sont obligatoirement applicables au transport intérieur s'appliquent directement aux relations contractuelles entre le transporteur d'une part et l'expéditeur ou le destinataire de l'autre. L'approche adoptée par la COTIF/CIM est similaire.

33. Le droit allemand²³ prévoit un système de réseau en cas de dommage localisé. La responsabilité du transporteur pour perte ou dommage aux marchandises et retard à la livraison est déterminée par la loi applicable au tronçon du transport au cours duquel l'incident s'est produit. Tous les autres droits et obligations des parties concernées sont régis par les règles générales du droit des transports.

34. Le système de réseau ne conduit pas à une solution uniforme et claire dans le transport international multimodal des marchandises. Il est nécessaire de localiser à quel stade du transport le dommage s'est produit, ce qui est de plus en plus difficile en cas de transport par conteneur. À supposer que le tronçon du parcours sur lequel s'est produit le dommage aux marchandises puisse être localisé, les régimes régissant le transport unimodal peuvent être si disparates selon les pays et les modes de transport concernés qu'il est difficile d'évaluer à l'avance les risques. En outre, que se passe-t-il lorsque le dommage aux marchandises ne peut pas être localisé, ou qu'il s'est produit sur plusieurs tronçons du parcours?

35. Dans de tels cas, le système néerlandais prévoit que le régime le plus favorable à l'expéditeur s'applique si le transporteur multimodal ne parvient pas à s'exonérer de la responsabilité et si plusieurs régimes ont vocation à s'appliquer. Le système de réseau minimal du projet d'instrument de la CNUDCI prévoit la primauté de l'instrument pendant toute la durée du transport de porte à porte. En cas de dommage non localisé aux marchandises, la loi allemande prévoit que la responsabilité du transporteur est régie par le droit commun des transports.

36. Les transporteurs et transitaires font un large usage de dispositions contractuelles types telles que le connaissement FIATA (FBL) de 1992 et le document BIMCO de 1995, qui incorpore les Règles CNUCED/CCI de 1992. Conformément à ces règles, tant dans les cas où le dommage a pu être localisé que dans les autres, l'ETM est présumé être en faute à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute ni négligence n'a été commise par lui-même ou par ses préposés, mandataires ou sous-traitants. En ce qui concerne la limitation de sa responsabilité dans le cas où le dommage a été attribué (à un tronçon du parcours), les limites fixées par une convention

²³ La loi portant modification du droit du transport, «*Transportrechtsreformgesetz*», est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1998.

internationale ou une loi nationale impérative applicable et qui diffèrent de celles qui sont prévues par les règles s'appliquent. Dans ce principe du réseau modifié, le fondement de la responsabilité est le même (présomption de faute ou de négligence), indépendamment de la localisation (ou non-localisation) du dommage, tandis que la limitation de la responsabilité en cas de localisation du dommage repose sur le système du réseau.

37. Comme on l'a dit plus haut, la Convention TM adopte le principe du réseau de responsabilité pour établir les limites de la responsabilité en cas de dommage attribué, mais seulement dans la mesure où les limites prévues par la convention internationale ou la loi nationale impérative qui aurait pu s'appliquer au tronçon en question du transport sont supérieures à celles que prévoit la Convention TM. L'étude de la CNUCED a conclu que «plusieurs législations, suivant l'approche adoptée par la Convention TM, adoptent un système de réseau de responsabilité modifié fondé sur la présomption de faute ou de négligence²⁴».

38. En conclusion, la principale caractéristique des systèmes de réseau de responsabilité pour le transport multimodal est que, en cas de localisation du dommage, le régime dépend essentiellement du mode de transport et/ou du point de la chaîne du transport où le dommage s'est produit, ce qui est source d'imprévisibilité. Lorsque le dommage ne peut pas être localisé, plusieurs solutions sont possibles: une solution uniforme (la Convention TM, qui n'est pas encore en vigueur), une solution contractuelle uniforme dont l'application peut être écartée par les dispositions impératives des conventions ou des lois nationales applicables au contrat de transport multimodal (Règles CNUCED/CCI), l'extension d'un régime modal à l'ensemble de l'opération de transport (extension du régime de transport maritime selon le projet d'instrument de la CNUDCI), l'application du droit commun des transports (fondé sur la CMR) en Allemagne, une solution qui dépend des circonstances et favorise les chargeurs (loi néerlandaise), etc. En pratique, lorsque le transport se fait par conteneur, il est très difficile de déterminer où le dommage s'est produit.

39. Un système uniforme (par opposition aux systèmes de réseau) permettrait de régler la responsabilité civile de l'ETM/du transporteur dans le transport multimodal de manière uniforme, que le dommage soit localisé ou non localisé. Cette solution uniforme reposerait sur l'existence d'un contrat de transport multimodal (si ce type de contrat était accepté en tant que contrat *sui generis*), sans référence aux régimes unimodaux qui auraient été applicables aux différents tronçons du transport si plusieurs contrats de transport unimodal avaient été conclus séparément.

II. L'harmonisation des régimes unimodaux

40. L'«harmonisation» est souhaitable même à l'intérieur des régimes unimodaux internationaux existant en matière de responsabilité civile. Dans la mesure où les termes contenus dans une convention unimodale ne sont pas définis clairement dans la convention elle-même, ils peuvent donner lieu à des interprétations divergentes des tribunaux de différents pays, et leur interprétation par les tribunaux d'un même pays est en outre susceptible

²⁴ Étude de la CNUCED, par. 247.

d'évolution²⁵. Les différentes interprétations (qui peuvent favoriser les intérêts du transporteur ou ceux de l'expéditeur/du destinataire) influencent fortement le partage des risques et des responsabilités (le régime unimodal de responsabilité civile) et encouragent la recherche du tribunal le plus favorable.

41. La révision des conventions unimodales (visant à l'harmonisation des régimes de responsabilité civile qu'elles organisent) est théoriquement possible²⁶. Cependant, selon les conclusions du groupe d'experts de la CEE-ONU, la possibilité d'aligner dans des délais raisonnables les régimes unimodaux existant en matière de responsabilité paraît très faible. En ce qui concerne le transport intérieur, les parties contractantes de la Convention CMR ne semblent pas souhaiter en modifier sensiblement les dispositions, et les Conventions CMNI et COTIF/CIM récemment adoptées divergent, entre elles et par rapport aux autres conventions unimodales.

D. TRAVAUX FUTURS SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE DANS LE TRANSPORT MULTIMODAL

I. Considérations générales

42. Il est généralement admis que les réglementations actuelles (ou le défaut de réglementation) du transport multimodal ne sont pas satisfaisantes. Les régimes de responsabilité civile applicables au transport multimodal sont dérivés d'instruments unimodaux qui correspondent à des réalités différentes sur le plan de la technologie, des communications et du transport des marchandises. La répartition des risques et des responsabilités ne permet pas de résoudre de façon satisfaisante les problèmes du transport multimodal moderne. En outre, les réglementations existantes ne sont pas transparentes, et de nombreux éléments doivent être élucidés avant que l'on puisse répondre à cette question simple: qui est responsable (et dans quelle mesure) des retards, pertes ou dommages aux marchandises²⁷? Cela est à la fois regrettable et coûteux.

43. Tous les risques sont susceptibles d'être assurés, et le transporteur comme le chargeur seront finalement remboursés par les assureurs, selon la part de responsabilité qui revient à chacun. Mais, si la répartition des risques n'est pas équilibrée ou que la répartition des responsabilités assumées dans le transport n'est pas claire, les primes d'assurance s'en ressentiront et elles seront différentes non seulement selon qu'il s'agit d'assurer le transporteur ou les marchandises, mais aussi selon qu'il s'agit d'un mode de transport ou d'un autre.

²⁵ C'est le cas par exemple de l'interprétation du mot «dol» «wilful misconduct» à l'article 29 1) de la CMR; le dol, s'il est prouvé, interdit au transporteur routier d'invoquer les dispositions du chapitre IV qui exclut ou limite sa responsabilité ou qui renverse le fardeau de la preuve.

²⁶ Voir l'article 49 de la CMR, l'article 19 de la COTIF, l'article 36 de la CMNI, l'article 32 des Règles de Hambourg, l'article 16 des Règles de La Haye et l'article X des Règles de La Haye-Visby.

²⁷ Étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur, par. 8.

44. En examinant les solutions permettant une meilleure réglementation de la responsabilité civile dans le transport multimodal, on se posera certainement la question de savoir si l'adoption d'un nouvel instrument de droit international privé est souhaitable et possible. Une étude détaillée et complète devra être entreprise sur cette question.

45. Il est généralement admis qu'«au bout de vingt ans, la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international n'est pas entrée en vigueur et n'entrera vraisemblablement pas en vigueur dans un avenir proche, même si une proportion importante de ses dispositions ont été reprises dans un certain nombre de textes législatifs nationaux et régionaux/sous-régionaux»²⁸.

46. À défaut d'une convention, on peut envisager des règles types, formules types, conditions types et autres instruments de «soft law» qui sont peut-être plus largement et plus facilement acceptables, mais qui ne permettent pas vraiment l'uniformisation dès lors que les conventions unimodales internationales ou les lois et règlements nationaux ont sur eux la primauté.

II. Quel type de solution uniforme rechercher?

47. Dans le cadre de l'étude sur l'opportunité et la faisabilité d'un nouvel instrument de droit international privé sur le transport multimodal, il faudra certainement déterminer aussi quelles devraient être les caractéristiques du nouvel instrument. D'ailleurs, différentes instances ont déjà examiné à quels critères devrait répondre un nouvel instrument pour être largement accepté, et elles ont proposé plusieurs solutions. Certains de leurs arguments sont résumés ci-après.

48. Lors des auditions CEE-ONU, les experts représentant principalement les secteurs du transport routier et ferroviaire, les entreprises de transport combiné, ainsi que les clients et les chargeurs ont dit que les travaux visant à l'harmonisation des régimes modaux de responsabilité existants devaient être poursuivis, et qu'il était nécessaire de mettre en place un régime international unique de responsabilité civile applicable aux opérations de transport multimodal²⁹. Ils ont souligné le besoin urgent d'un régime de responsabilité civile fiable, prévisible et d'un bon rapport coût-efficacité. Selon eux, 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. Les experts qui représentaient surtout les transports maritimes, les transitaires et les compagnies d'assurance n'étaient pas favorables à l'élaboration d'un nouveau régime obligatoire de responsabilité civile dans les opérations de transport multimodal. Cependant, lors des travaux de rédaction du projet d'instrument de la CNUDCI sur le droit des transports, les compagnies de transport maritime se sont montrées très favorables à l'adoption d'un régime qui soit applicable aussi au transport multimodal (mais par extension du régime maritime).

49. En ce qui concerne le champ d'application géographique d'un nouvel instrument de droit international privé, on a fait valoir qu'une solution régionale serait plus facile à négocier. De plus, la CEE-ONU a dans son ressort deux grands pôles commerciaux (l'Union européenne et

²⁸ Étude de la CNUCED, par. 253.

²⁹ Comme on l'a vu plus haut au paragraphe 41, selon le groupe d'experts, l'harmonisation des régimes de responsabilité civile prévus par les différentes conventions sur les transports intérieurs ne paraît pas pouvoir se faire dans un avenir proche.

l'Amérique du Nord). Si un accord pouvait être conclu dans le cadre de la CEE-ONU, cet accord pourrait devenir le noyau d'une solution universelle dans le cadre de l'ONU³⁰. Du point de vue procédural, tous les États Membres de l'ONU intéressés peuvent participer aux travaux de la CEE-ONU, et tous les États Membres de l'ONU qui ne sont pas membres de la CEE peuvent adhérer aux Conventions de la CEE-ONU.

50. Une solution plus régionale consisterait à conclure une convention applicable uniquement au continent européen. L'étude de la CE sur l'impact économique de la responsabilité du transporteur dans le transport intermodal recommande à la CE de rechercher des améliorations progressives en s'appliquant d'abord à harmoniser les conditions régissant les transports routier, ferroviaire et fluvial, qui sont les modes essentiels du transport de marchandises à l'intérieur de l'Union européenne. Selon l'étude, il serait plus pratique de viser à une solution régionale applicable à l'Union européenne, aux pays candidats à l'adhésion et aux pays limitrophes, car cela serait plus facile puisque les Conventions CMR, COTIF-CIM et CNMI ont un champ d'application comparable. L'uniformité que cette méthode permettrait d'obtenir serait limitée au continent européen³¹.

51. Le Groupe de travail du transport combiné (WP.24) a prié le secrétariat de la CEE-ONU d'étudier dans l'intervalle les possibilités d'harmoniser les clauses de responsabilité des instruments juridiques régissant le transport terrestre en Europe, en particulier les transports routier et ferroviaire (TRANS/WP.24/91, par. 51).

52. Le groupe d'experts de la CEE-ONU a aussi exprimé l'avis que, conformément à l'objectif du Groupe de travail WP.24, il pourrait suffire de s'attaquer aux problèmes de responsabilité civile qui ne concernent que les transports intérieurs. Toutefois, étant donné que les trajets maritimes sur de courtes distances sont couverts par les régimes de responsabilité applicables au transport maritime, et en vue d'éviter une prolifération d'instruments juridiques internationaux différents en matière de responsabilité civile dans les transports, les experts ont estimé que tous les modes de transport, ainsi qu'éventuellement le transport aérien, devaient être couverts par un seul et unique régime international de responsabilité civile (TRANS/WP.24/1999/1, par. 12).

53. Tout instrument, qu'il soit universel ou régional, doit tenir compte du fait que l'objectif ultime est de disposer d'une solution universelle pour le transport multimodal qui ne soit pas limitée à une combinaison particulière de modes de transport et qui n'en exclut aucun (le transport aérien ou maritime par exemple).

³⁰ L'étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur indique que bien que, en principe, une convention internationale soit le meilleur moyen de garantir l'application d'un système unifié au niveau international, une convention interrégionale conclue entre deux des grands blocs commerciaux (l'Union européenne et les États-Unis) pourrait peut-être conduire à un large consensus international en imprimant un élan politique significatif (par. 16).

³¹ Une autre possibilité envisagée dans l'étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur serait d'adopter, au niveau de l'Union européenne, un régime uniforme par voie de législation secondaire (par. 17).

54. Tout le monde est d'accord pour 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 (autrement dit régler la question des chevauchements et des conflits)³². En ce qui concerne la répartition des responsabilités entre les transporteurs et les chargeurs, on pourrait tenir compte des critères suivants:

- 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.);
- 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;
- Il devrait être aussi clair, simple et prévisible que possible;
- Il devrait prévoir une répartition efficace et économique des risques;
- La répartition des responsabilités devrait être équilibrée et reconnaître les droits et obligations aussi bien des transporteurs que des chargeurs.
- Le régime devrait prévoir la couverture des opérations annexes au transport (transbordement et stockage);
- 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;
- 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.

55. En étudiant le régime de responsabilité civile d'un éventuel nouvel instrument, on examinera les régimes unimodaux existants. En vue de faciliter l'adoption d'un nouvel instrument par les pays qui ont déjà adhéré aux conventions unimodales, il faudrait sans doute que l'éventuelle nouvelle convention recherche la convergence avec les régimes de responsabilité pour les marchandises en vigueur pour d'autres modes de transport. Comme on l'a vu plus haut, il existe entre ces régimes de grandes disparités en ce qui concerne la répartition des risques de pertes, et de dommages matériels et économiques entre les chargeurs et les transporteurs, et aussi en ce qui concerne l'étendue de la responsabilité du transporteur. En conséquence, pour déterminer le niveau de convergence à établir entre un nouvel instrument sur le transport multimodal et les instruments existants sur le transport unimodal, il faudra tenir compte de l'importance relative et de la pertinence de ces derniers (champ d'application

³² Voir l'étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur, p. 10. Voir aussi l'étude et les recommandations de l'atelier de l'OCDE.

géographique, adhésion des grandes puissances commerciales du monde, appui des chargeurs et des transporteurs, etc.)³³.

56. Le groupe d'experts de la CEE-ONU avait proposé d'établir un instrument juridique international indépendant portant sur tous les modes de transport, le transbordement (manutention) et le stockage provisoire des marchandises et les unités de chargement intermodal (UCI), dont les dispositions fondamentales en matière de responsabilité civile pourraient être inspirées de celles de la Convention CMR (TRANS/WP.24/1999/1, par. 14). La CMR semblant être considérée comme la référence du droit des transports par les transporteurs de la région de la CEE, en particulier pour les contrats concernant la responsabilité pour les marchandises, une autre solution pourrait consister à adopter un protocole à la CMR prévoyant l'extension de celle-ci au transport multimodal. Dans ce cas cependant, on pourrait prévoir une plus grande souplesse en ce qui concerne les limites de responsabilité³⁴.

57. En attendant l'adoption d'une nouvelle convention globale sur les transports, l'étude de la CE propose, à titre de solution temporaire au niveau de l'Union européenne, de promouvoir la Convention CMR en tant que régime contractuel remplaçant la loi nationale qui serait sinon applicable aux pertes survenant à n'importe quel stade du transport intermodal³⁵. Il paraît toutefois douteux qu'une telle solution, au seul niveau de l'Union européenne et s'adressant à 15 ou éventuellement 22 pays seulement, constitue une solution viable.

58. Pour être acceptée le plus largement possible, la nouvelle réglementation multimodale pourrait être dépourvue de caractère obligatoire et s'appliquer à titre supplétif (c'est-à-dire sauf si les parties conviennent de ne pas s'y soumettre)³⁶. Pour garantir la plus grande uniformité

³³ Voir à cet égard l'étude de Vestergaard Pedersen «Modern Regulation of Unimodal and Multimodal Transport of Goods» dans *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook (SIMPLY) 2000*, p. 52. Selon l'auteur, la CMR, la COTIF-CIM et le régime de Varsovie régissant respectivement les transports routier, ferroviaire et aérien de marchandises, qui ont un champ d'application géographique très large et le soutien des États concernés, et sont considérés comme des réglementations uniformes efficaces pour le transport international des marchandises, sont donc facteurs d'une grande uniformisation dans les domaines des transports sur lesquels ils portent même si, de façon générale, ils demandent à être modernisés.

³⁴ L'article 41 de la Convention CMR dispose que toute stipulation modifiant les limites de la responsabilité du transporteur, y compris pour les relever, ce qui est favorable au chargeur, est nulle et de nul effet. Les autres conventions unimodales permettent aux parties de fixer contractuellement des limites de responsabilité plus élevées.

³⁵ Voir l'étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur, par. 17, p. 11.

³⁶ Voir aussi l'opinion du professeur J. Ramberg dans «*The Future of International Unification of Transport Law*», reproduite à l'adresse <http://www.forwarderlaw.com/feature/ramberg2.htm>. L'auteur met en doute la possibilité d'imposer un nouveau régime obligatoire qui ne prévienne pas la possibilité pour les parties de s'y soustraire, et il fait valoir qu'une nouvelle convention ayant un caractère supplétif, à l'instar des modifications au Code de commerce allemand, permettrait aux parties contractantes de s'entendre sur un système plus pratique que celui qui découle des

possible, la nouvelle réglementation pourrait s'appliquer par défaut aux contrats de transport multimodal (contrats portant sur plusieurs modes de transport, avec divers moyens de transport, sous réserve que l'on s'entende sur une définition faisant de ce type de contrat un contrat *sui generis*) de même qu'aux contrats généraux (ne contenant pas de clauses spécifiques sur les modes et moyens de transport devant être employés), et prévoir la possibilité de soumettre aussi à ce régime les contrats de transport unimodal (portant sur un mode de transport unique)³⁷.

59. En principe, une convention relative aux contrats de transport généraux et aux contrats de transport multimodal ayant une telle portée ne devrait pas être en conflit avec les conventions existantes sur le transport unimodal de marchandises³⁸.

60. Certaines organisations ont proposé parmi d'autres solutions une convention internationale non obligatoire de ce type, analogue à la Convention des Nations Unies sur la vente internationale de marchandises (1980), qui s'appliquerait par défaut³⁹. Pour garantir la prévisibilité, il faudrait qu'un tel régime, quoique non obligatoire, prévienne que ses dispositions essentielles (par exemple celles qui ont trait à la responsabilité civile) l'emportent sur toute disposition contractuelle contraire⁴⁰. Et, pour qu'il soit acceptable pour les transporteurs,

conventions unimodales contemporaines. Selon lui, il se peut que la concurrence entre transporteurs incite ceux-ci à ne pas refuser l'application de la convention, et que cela soit en soi une raison de ne pas être très favorable à une convention non obligatoire, qui donnerait l'avantage aux concurrents les mieux armés. L'étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur indique aussi que «si l'on adoptait un système non obligatoire "supplétif" (mais ayant la primauté en cas de conflit)», le transporteur qui ne voudrait pas assumer une responsabilité étendue pourrait refuser d'être lié par le régime. La décision d'accepter ou non le régime serait une décision commerciale. Cependant, un régime d'un bon rapport coût-efficacité, offrant un fort degré de protection, serait particulièrement attrayant pour les chargeurs et donc compétitif (voir le paragraphe 24, p. 12).

³⁷ Voir aussi les conclusions de l'étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur, p. 34 et suiv. L'étude propose un système de responsabilité volontaire qui serait applicable – par défaut, si les parties ne décident pas de s'y soustraire – à tous les transports intermodaux (multimodaux) à l'intérieur, à destination et en provenance de l'Union européenne, et qui permettrait aussi aux parties à tout contrat de transport (unimodal) d'adopter ses dispositions (auquel cas il se substituerait à toutes les dispositions de droit qui seraient applicables sinon).

³⁸ Voir aussi Per Vestergaard Pedersen, «Modern Regulation of Unimodal and Multimodal Transport of Goods» dans *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook (SIMPLY) 2000*, p. 39 à 42 et 70 et suiv. L'auteur soutient que, de façon générale, les conventions sur le transport unimodal de marchandises ne s'appliquent en tant que loi impérative qu'aux *contrats de transport unimodal* sur lesquels elles portent spécifiquement et non pas au *transport unimodal effectif* opéré dans le cadre d'autres contrats de transport, unimodal, général ou multimodal.

³⁹ Voir l'étude de la CNUCED, par. 253.

⁴⁰ Étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur, par. 20.

il faudrait que certaines des dispositions impératives relatives à la responsabilité civile (concernant par exemple les limites de responsabilité) soient néanmoins susceptibles d'être modifiées⁴¹ dans certaines conditions bien définies⁴².

61. Comme on l'a vu plus haut, il est essentiel que tout nouvel instrument définisse de manière aussi détaillée que possible les principales dispositions et les principaux termes liés aux régimes de responsabilité civile de manière à éviter autant que faire se peut, des interprétations jurisprudentielles divergentes.

III. Travaux futurs

62. Le Groupe de travail de la CNUDCI sur le droit des transports a pour mandat d'étudier s'il est opportun et possible de traiter des opérations de transport de porte-à-porte ou certains aspects de ces opérations, si nécessaire. La Commission est convenue que cela sera fait en coopération étroite avec les organisations intergouvernementales intéressées qui travaillent sur le droit des transports, par exemple la CNUCED, la CEE-ONU, etc.⁴³.

63. Un Groupe d'experts du transport multimodal, convoqué sous les auspices de la CNUCED⁴⁴, a recommandé au secrétariat de la CNUCED d'étudier la faisabilité (opportunité, possibilité pratique et acceptabilité) d'un nouvel instrument international sur le transport multimodal, en tenant compte des opinions de toutes les parties intéressées.

64. Dans une résolution sur l'intermodalité et le transport intermodal des marchandises⁴⁵, le Parlement européen a demandé à la Commission européenne d'accorder une attention particulière à l'élaboration d'un règlement régissant la responsabilité d'un bout à l'autre de la chaîne intermodale, ainsi que d'un document de transport correspondant.

⁴¹ Il est suggéré dans l'étude de la CE sur le transport intermodal et la responsabilité du transporteur (par. 21) que le nouveau régime devrait prévoir d'étendre la responsabilité au-delà des niveaux minimums établis.

⁴² La loi allemande portant modification du droit des transports «*Transportrechtsreformgesetz*» soumet les contrats de transport multimodal au droit commun des transports, et permet aux parties d'écarter l'application des dispositions du droit commun des transports uniquement lorsque les conditions contractuelles pertinentes sont négociées individuellement ou, dans certains cas, si des techniques d'impression particulières sont utilisées pour faire ressortir certaines dispositions dans les conditions générales imprimées en petits caractères sur les contrats. Des techniques d'impression spéciales doivent être utilisés lorsque la responsabilité du transporteur est fixée à un montant différent du montant prescrit (8,33 DTS par kilogramme de poids brut), mais qui reste dans les limites fixées par la loi elle-même (entre 2 et 40 DTS). Les montants qui dépassent ces limites doivent être négociés individuellement.

⁴³ CNUDCI A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 23, p. 8.

⁴⁴ Genève, 26-27 novembre 2001.

⁴⁵ Journal officiel de la Communauté européenne, C 262/241, 18 janvier 2001, par. 31.

65. Une première étape consisterait à ce que toutes les organisations intergouvernementales concernées (du moins toutes celles du système des Nations Unies) définissent une approche commune, établissent un calendrier commun, se consultent sur les mesures à prendre ensuite et éclaircissent leurs rôles et contributions respectifs. Un petit groupe d'experts représentant toutes les organisations pourrait probablement être créé à cette fin. Pour faciliter ce processus, une étude pourrait être entreprise sur l'opportunité et la faisabilité d'un nouvel instrument de droit international privé pour le transport multimodal.

66. Une autre étape pourrait consister à organiser une «audition» des représentants de tous les intérêts publics et privés concernés par le transport multimodal à l'échelle mondiale, comme l'a déjà proposé la CEE-ONU.
