



**Conseil économique
et social**

Distr.
RESTREINTE

Document de séance No. 11 (2006)
25 septembre 2006

FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU sur le transport intermodal et la logistique
Paris, 3 et 4 octobre 2006

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE-ONU
Quarante-sixième session
Paris, 4 octobre 2006
Point 6 de l'ordre du jour

**RAPPROCHEMENT ET HARMONISATION DES REGIMES DE RESPONSABILITE CIVIL
REGISSANT LE TRANSPORT INTERMODAL**

Transmis par le Groupement européen du transport combiné (GETC)



CEMT OCDE – ONU-CEE
Paris, 3 – 4 octobre 2006
46^{ème} session

HARMONISATION DES REGIMES
DE RESPONSABILITE CIVILE
EN TRANSPORT INTERMODAL
DE MARCHANDISES INTRA-EUROPEN

PRISE DE POSITION DU GETC

- ⇒ Cette note fait suite, à la fois :
 - Aux discussions intervenues à Genève le 30.03.2006 dans le cadre de WP24 d'ONU-CEE
 - Au dossier adressé le 01.06.06 par le GETC à l'Unité G3 de la DG TR.EN à Bruxelles suite à la consultation du 25.04.06, sur le thème « Logistique de développement du transport intermodal de marchandises » dont bon nombre des destinataires ci-dessus ont reçu copie.
 - A la note du 05.09.06 reçue du CLECAT (FIATA)

- ⇒ Elle confirme aussi notre volonté est aussi de contribuer à la préparation de la prochaine session de WP24 des 03/04.10.06 à Paris de ONU CEE et OCDE-CEMT.

- ⇒ Nous avons choisi d'utiliser le français, une des langues officielles de l'ONU.

- ⇒ Pour commencer, il faut rappeler que le GETC représente prioritairement des entreprises de transport qui font le pari d'investir dans le transport combiné rail-route, en s'équipant de matériels spécifiques : caisses mobiles courtes et longues pour le transport de marchandises générales emballées principalement, chargées sur europalettes ISO 3394 (1200 x 800 mm), mais aussi pour des marchandises acheminées sous température dirigée et pour tous types de vrac (solides, liquides, gazeux) tant chimiques qu'alimentaires, squelettes porte-caisses, tracteurs routiers, engins de manutentions. Toutes ces caisses permettent de déférer en poids et dimensions à la Directive 96/53/CE qui est d'une certaine façon, notre bible !
- ⇒ D'autre part, il est essentiel de rappeler que c'est à nos entreprises que revient l'initiative de concevoir, construire et proposer à nos Clients des solutions intermodales en les valorisant face au Tout Route chaque fois que distance et massification se conjuguent pour privilégier techniquement et économiquement ce mode de transport. De ce fait, nous revendiquons aussi le statut d'organisateur de transport combiné et/ou de Commissionnaires de transport.
- ⇒ Tous les modes de transport bénéficient d'une couverture juridique au moyen d'une convention internationale spécifique d'application obligatoire :
- CMR pour le transport routier (1956)
 - CIM (COTIF) pour le transport ferroviaire (1999)
 - CMNI pour le transport fluvial (1999)
 - Convention de Varsovie (Montréal) pour le transport aérien
 - The Hague – Visby pour le transport maritime
- ⇒ Seul le transport intermodal intra-européen ne bénéficie pas d'une couverture internationale homogène, ce
- qui a plusieurs conséquences dommageables :
- Ce mode de transport est pratiqué dans un vide juridique total
 - Les régimes de responsabilité civile qui lui sont appliqués varient avec le pays et le mode de transport concerné lors de chaque occurrence
 - Les dossiers « sinistres » sont particulièrement lourds à traiter au fond, du fait de la complexité des situations et des règlements applicables, par défaut.
 - L'Organisateur (Commissionnaire) de transport a – en France entre autres – le libre choix des voies et moyens (ce qui le rend responsable de ses substitués) ; de ce fait, il a une obligation de résultat et une obligation de conseil.
- Ceci signifie qu'en proposant à un client-chargeur de transférer un trafic du TRM au TCRR, ce professionnel prend le risque de mettre son entreprise en péril en recommandant l'utilisation du TCRR. En effet, en procédant ainsi, il amène ce client à accepter de remplacer la CMR par un vide juridique total dont il devra assumer les conséquences administrativement et économiquement puisqu'il pourra être recherché en responsabilité devant un tribunal pour faute lourde, ce qui peut à la fois :*
- Faire « sauter » sa limite de responsabilité
 - Lui faire suspendre ou perdre sa licence ou son agrément (qui lui permet d'opérer)

- ⇒ S'y ajoute le fait que la CMR, élaborée en 1949 alors que le conteneur et la caisse mobile n'existaient pas, ignore en son Art. 2 ces équipements, qui ne figurent pas à l'énumération des « véhicules routiers » pouvant être chargés sur un wagon. On entend en effet par véhicule routier, des « automobiles, véhicules articulés, remorques et semi-remorques » tels que définis par la Convention sur la circulation routière du 19 septembre 1949.

« Force est donc d'en déduire qu'une caisse mobile, simple superstructure amovible du véhicule et non véhicule à part entière, ne donne pas lieu à un transport combiné régi par la CMR, lorsqu'elle est chargée SEULE sur un wagon ou à bord d'un navire. Cette solution s'applique à l'identique pour les conteneurs » (Lamy Transport, Tome 1).

De plus ce même Art. 2 de la CMR suppose une absence de rupture de charge autrement dit l'embarquement simultané du véhicule et de l'équipement.

- ⇒ Au total, une somme d'incertitudes en tous genres qui ne plaident pas en faveur de l'utilisation du TCRR et le moins que l'on puisse faire est bien de les supprimer pour assainir la situation et rendre le TCRR « fréquentable ».

- ⇒ Et le CLECAT de nous dire, devant ce vide juridique et ces incertitudes : existe-t-il un besoin identifié pour un régime (spécifique) ? Non, répond le CLECAT, tout en reconnaissant qu'il n'y a pas de règles claires pour calculer la responsabilité en TIM, etc. car « *le marché offre des solutions taillées sur mesures et adaptées aux besoins les plus sophistiqués des clients, par exemple le B/L multimodal FIATA en usage depuis plusieurs décades...* »

CLECAT ajoute encore qu'au delà de la nécessité d'un nouveau régime, il voit de possibles effets négatifs dans le système proposé qui ajouterait des complications car ce régime ne serait qu'un autre régime de responsabilité n'ayant pas la nécessaire universalité pour s'appliquer au niveau mondial, sans oublier de prendre en compte la problématique des différents taux de responsabilité selon les modes...

- ⇒ Tout en respectant le positionnement du CLECAT, le GETC se voit contraint d'exprimer son profond désaccord avec ce « Position Paper ».

- ⇒ Tout d'abord s'agissant de l'éventuelle utilisation du B/L FIATA...

Ayant dirigé opérationnellement pendant près de 10 ans à partir d'avril 1968 - (Freightliner Train Londres-Paris vv) - cette activité du TCRR au sein d'un très grand groupe de transport français qui coopérait avec des partenaires allemand, anglais, italien et autrichien qui étaient dans leur pays respectifs des transporteurs au moins aussi importants que nous, nous n'avons jamais utilisé le B/L FIATA, tout simplement parce qu'il ne répondait pas à nos besoins. Une vérification récente auprès des Professionnels du transport combiné intra-européen montre que cela est toujours vrai.

Par contre, nous l'avons systématiquement utilisé comme document bancaire – négociable – pour sécuriser le paiement d'un fournisseur vis-à-vis d'un client dont les références au plan financier n'étaient pas satisfaisantes.

- ⇒ D'autre part, il ne peut exister de confusion avec la pratique de (presque) tous les grands groupes industriels et commerciaux d'assurer « ad valorem » leur marchandise, quel que soit le mode de transport utilisé.
- ⇒
- ⇒ Et pour définitivement éclairer le débat, un bref retour en arrière s'impose...
- ⇒ En 1999, la Commission européenne a commandé une étude à l'Université de Southampton : « Intermodal transportation and carrier liability ». Celle-ci a été pilotée par Mme R. ASARIOTIS (de The Institute of Maritime Law) accompagnée par un panel d'experts universitaires européens (Droit et Commerce) : H. J. BULL (Oslo), M.A. CLARKE (Cambridge), R. HERBER (Hambourg), A. KIANTOU – PAMPOUKI (Salonique), D. MORON – BOVIO (Cadix), J. RAMBERG (Stockholm), S. ZUNARELLI (Bologne).
- ⇒ Le rapport constate :
- « *Aucun régime uniforme régissant la responsabilité liée à la perte ou à l'avarie n'est actuellement en œuvre. La responsabilité continue d'être déterminée par référence à divers régimes nationaux fondés sur des conventions internationales régulant distinctement le transport maritime, aérien, routier et ferroviaire. En conséquence de quoi cette responsabilité est fragmentée, imprévisible et elle varie largement d'un pays à l'autre. Cela signifie que des sommes énormes, susceptibles d'être mieux utilisées commercialement, sont dépensées dans des conflits juridiques en référence aux termes du contrat ou à une convention – et dans ce second cas, quelle convention – qui devraient s'appliquer pour gouverner les rapports entre les parties contractantes.* »
- ⇒ L'étude formule ensuite un certain nombre de conclusions et recommandations dont nous reproduisons les plus significatives :
- « *Il est possible d'identifier un certain nombre d'options réglementaires en faveur d'un régime de responsabilité uniforme. Un moyen potentiellement efficace d'aboutir à cette uniformité repose sur une Convention internationale ou inter-régionale ou de niveau européen, par le biais d'une convention ou d'une législation, toutes deux de la Commission européenne.* »
- « *Au niveau de l'Union européenne, un régime régional de responsabilité uniforme pourrait être créé par le biais d'une législation de la CE. Les instruments possibles en sont les Directives et les Règlements. Savoir si une directive ou un Règlement serait plus approprié est une question qui demande des investigations complémentaires : cependant il semble qu'un Règlement de la CE, d'application et d'efficacité directes, serait plus adapté pour assurer l'uniformité.* »
- « *Une solution temporaire au niveau de l'UE, dans l'attente de l'adoption d'une nouvelle Convention de transport exhaustive, serait de promouvoir la CMR comme régime contractuel, pour remplacer les lois nationales couvrant les pertes intervenant à un quelconque stade du transport intermodal.* »
- « *UN NOUVEAU SYSTEME INTERNATIONAL OU REGIONAL OBLIGATOIRE, S'APPLIQUANT DE PAR LA LOI, CREERAIT L'UNIFORMITE.* »
- ⇒ La Commission a ensuite chargé en 2000/2001 un consultant, IM TECHNOLOGIES/ Londres, d'une étude sur les frictions et leurs coûts donc ce dossier reprend certains éléments. Les principales

recommandations de IM TECHNOLOGIES, à la lumière de leurs travaux, sont :

« La Commission européenne devrait s'engager en vue d'aboutir à une harmonisation des conditions de la responsabilité civile (pour contribuer à réduire les coûts de friction du transport intermodal). »

« Raisonnablement, la Commission européenne devrait d'abord s'attaquer à l'harmonisation des conditions Route-Rail-Fluvial qui forment le cœur des modes utilisés dans les échanges intra-européens. »

« Il serait réaliste d'œuvrer pour une solution régionale couvrant l'Union européenne et les Etats voisins car la CMR et la CIM(COTIF) ont une couverture spatiale similaire et la CMNI est d'abord une affaire pan-européenne. »

- ⇒ Et ce vide juridique est tellement criant aujourd'hui que l'UIRR a pris l'initiative de fabriquer une Convention de droit privé applicable obligatoirement à toutes les opérations de TCRR que les Opérateurs, membres de l'Association organisent, sauf que cette Convention se limite de fait au transport de portique à portique et d'autre part que, tant le transport fluvio-routier que les opérations de TCRR effectuées avec d'autres Opérateurs, ne sont pas couvertes.. Ceci prouve concrètement que le TIM-TCRR intra-européen est distinct du transport multimodal intercontinental que la MTO de 1980 prétendait couvrir. La dernière session du WP24 d'ONU-CEE à Genève fin mars 2006 a bien montré qu'aujourd'hui le dossier intra-européen doit être traité spécifiquement.
 - ⇒ Et donc la solution est là qui s'impose : ce qu'il faut au transport intermodal de marchandises, c'est bien une convention intra-régionale pour le transport intermodal des marchandises, de droit public, d'application obligatoire. Elle devra d'abord s'inspirer de la CMR et de la CIM.
 - ⇒ Et il est urgent d'établir cette Convention, la Constitution au Transport Combiné européen, qui ne soit pas vassalisée au transport maritime, et qui nous permette de donner enfin satisfaction aux attentes et aux besoins des clients.
-