

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR  
LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT



UNITED NATIONS CONFERENCE  
ON TRADE AND DEVELOPMENT

CABINET DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL  
DE LA CNUCED

Télégrammes : **UNATIONS, GENEVE**  
Télex : 41 29 62 UNO CH  
Téléfax : + 41 22 907 00 42  
Téléphone : + 41 22 907 12 34

Ref. No : **TDN 932(2) SITE** (02/308 eb)  
(à rappeler dans la réponse)

SECRETARY-GENERAL'S  
OFFICE

Palais des Nations  
CH - 1211 GENEVE 10

Le 19 août 2002

Madame, Monsieur,

Au paragraphe 152 du Plan d'action (TD/386) qu'elle a adopté à sa dixième session tenue à Bangkok en février 2000, la Conférence a chargé le secrétariat de réaliser, en étroite coopération avec d'autres organisations internationales compétentes, des études sur l'application des règles de transport multimodal.

En conséquence, le secrétariat a mené une étude sur les lois et réglementations en vigueur applicables au transport multimodal de marchandises. Les résultats de cette étude, qui font ressortir la grande diversité des lois régionales, sous-régionales et nationales, ont été publiés en juin 2001 sous la forme d'un rapport et d'un tableau comparatif (*Implementation of Multimodal Transport Rules*, UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1). En novembre 2001, une réunion spéciale d'experts sur les règles de transport multimodal a fait le bilan de la situation actuelle de la réglementation du transport multimodal. Du fait de la grande diversité des réglementations en vigueur au niveau international, les experts ont recommandé au secrétariat de la CNUCED d'étudier la possibilité (opportunité, faisabilité et acceptabilité) d'élaborer un nouvel instrument international en tenant compte des vues de toutes les parties intéressées, aussi bien publiques que privées. À cette fin, le secrétariat de la CNUCED souhaite recueillir les vues des unes et des autres par le biais du questionnaire ci-joint.

Pour que cette étude puisse être menée à bien dans les meilleurs délais, nous vous serions obligés de retourner le plus tôt possible, et au plus tard le 15 octobre, le questionnaire en question dûment complété au secrétariat de la CNUCED, notamment à M<sup>me</sup> M. Faghfouri, chef de la Section des questions juridiques, Division de l'infrastructure des services pour le développement et l'efficacité commerciale, Palais des Nations, CH - 1211 Genève 10, courrier électronique: [mahindokht.faghfouri@unctad.org](mailto:mahindokht.faghfouri@unctad.org); téléphone: 41(0)22 917 2021; télécopieur: 41(0)22 917 0504.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, les assurances de ma considération distinguée.

Le Secrétaire général de la CNUCED

(signed)

Rubens Ricupero

### Réglementation internationale de la responsabilité dans le transport multimodal

Le transport international de marchandises se fait de plus en plus de porte à porte, associant plusieurs modes de transport. Bien qu'il existe peu d'informations sur la proportion totale de marchandises acheminées ainsi, les données sur le développement de la conteneurisation sont éloquentes à plusieurs égards, les conteneurs étant conçus pour le transport multimodal porte à porte.

Depuis le milieu des années 60, le transport conteneurisé a connu une croissance exponentielle qui, selon toutes les prévisions, devrait se poursuivre: le **nombre d'entrées et de sorties de conteneurs dans les ports du monde entier** est passé de 0 en 1965 à 225,3 millions en 2000. Ce chiffre devrait plus que doubler jusqu'en 2010 pour atteindre près de 500 millions, ce qui représente un taux de croissance annuelle de 9 %. Même si, au niveau mondial, le transport par conteneurs est prédominant entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord, il est bien présent dans les autres régions. On estime que le **commerce de marchandises conteneurisées transportées par mer dans le monde** aura plus que doublé entre 1997 et 2006 pour atteindre 1 milliard de tonnes. La plupart de ces marchandises auront été acheminées par plus d'un mode de transport avant d'atteindre leur destination finale. En 1999, la **valeur des biens manufacturés exportés** (f.o.b.) dans le monde représentait plus de 4 200 milliards de dollars É.-U. sur un total de 5 500 milliards de dollars É.-U. de marchandises exportées. La majorité de ces marchandises à forte valeur seront acheminées dans des conteneurs et par transport multimodal.

La croissance du transport conteneurisé, conjuguée aux avancées technologiques qui ont amélioré les systèmes de transfert des marchandises entre différents modes de transport, a considérablement modifié les modalités actuelles de transport. Les chargeurs et les destinataires préfèrent souvent traiter avec une seule partie (c'est-à-dire un entrepreneur de transport multimodal – ETM), qui prend des dispositions pour acheminer les marchandises de porte à porte et est contractuellement responsable pendant tout le trajet, même s'il n'assure lui-même qu'une partie du transport. Les marchandises sont souvent placées dans des conteneurs (scellés) conçus pour être acheminés de porte à porte grâce à différents modes de transport. En conséquence, il est souvent difficile de savoir à quel moment du parcours la perte, le dommage ou le retard constatés à la livraison sont intervenus et quel mode de transport est en cause. Toutefois, dans le cadre réglementaire en vigueur, l'incidence et l'ampleur de la responsabilité d'un chargeur dépendent essentiellement a) de la possibilité de localiser la perte et b) des règles ou des réglementations – dont le nombre est considérable – pouvant s'appliquer selon le tribunal compétent.

Le régime de responsabilité actuel ne tient pas compte de l'évolution des modalités, des techniques et des marchés du transport. Il n'existe pas de règles internationales uniformes régissant la responsabilité en cas de perte, dommage ou retard liés au transport multimodal. Au contraire, le cadre juridique actuel regroupe un ensemble complexe de conventions internationales conçues pour réglementer un seul mode de transport, et de divers accords régionaux, lois nationales et contrats types. En conséquence, les règles applicables à la responsabilité ainsi que le degré de responsabilité du chargeur varient fortement selon les cas et sont imprévisibles<sup>1</sup>.

Au fil des ans, on s'est efforcé à plusieurs reprises d'élaborer un ensemble de règles régissant la responsabilité liée au transport multimodal, mais aucune de ces tentatives n'a réussi à produire un régime international uniforme. En 1980, la Convention sur le transport multimodal international de marchandises a été adoptée, mais elle n'est pas entrée en vigueur, le nombre de ratifications nécessaires n'ayant pas été obtenu. En 1992, une série de dispositions contractuelles destinées à figurer dans les contrats commerciaux ont été rédigées (Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal). Étant par nature contractuelles, ces règles sont assujetties aux législations contraignantes applicables et ne sont donc pas un moyen efficace d'aboutir à un cadre international uniforme.

Plus de 20 ans se sont écoulés depuis l'adoption de la Convention sur le transport multimodal international de marchandises. Pendant cette période, la mondialisation, conjuguée aux progrès considérables de la technologie et de la communication et à leurs effets sur la demande, a accru l'intérêt du transport multimodal. Face à cette évolution et compte tenu de l'absence de réglementation internationale uniforme de la responsabilité, on a assisté dans le même temps à une prolifération de lois nationales, régionales et sous-régionales différentes qui se fondent souvent, dans une certaine mesure, sur la Convention et sur les règles CNUCED/CCI, mais qui aggravent la tendance à la «désunification» au niveau international. Dernièrement, un groupe de travail de la CNUDCI a entamé l'examen d'un «projet préliminaire d'instrument sur le transport de marchandises par mer»<sup>2</sup> et s'est penché sur l'opportunité d'appliquer ce projet d'instrument, conçu essentiellement pour régir le transport maritime, à tous les contrats de transport multimodal incluant un parcours maritime.

Dans ce contexte et compte tenu en particulier du développement constant du transport multimodal international, il pourrait être opportun d'examiner à nouveau la nécessité d'élaborer un instrument international efficace régissant le transport multimodal.

---

<sup>1</sup> Voir CNUCED, *Implementation of Multimodal Transport Rules* (UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1); ce document peut être consulté sur le site Web de la CNUCED ([www.unctad.org](http://www.unctad.org)).

<sup>2</sup> CNUDCI, documents A/C.9/WG.III/WP.21 et Add.1, qui peuvent être consultés sur le site Web de la CNUDCI ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)).



4. Dans l'affirmative, quelle serait, à vos yeux, la meilleure marche à suivre?
- a) Rédiger un nouvel instrument international régissant le transport multimodal;
- b) Réviser la Convention de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises;
- c) Étendre un régime international de responsabilité concernant le transport maritime à tous les contrats de transport multimodal incluant un parcours maritime;
- d) Étendre un régime international de responsabilité concernant le transport terrestre à tous les contrats de transport multimodal incluant un parcours terrestre;
- e) Autre.

Observations complémentaires, le cas échéant:

.....

.....

.....

.....

.....

5. Si des efforts concertés étaient faits en vue d'élaborer un nouvel instrument international, les soutiendriez-vous? Oui  Non

6. Tout instrument régissant le transport multimodal devrait-il traiter de la responsabilité en cas de retard? Oui  Non

7. Lequel des systèmes de responsabilité ci-après est, à votre avis, le plus approprié dans tout instrument régissant le transport multimodal:

a) Système uniforme: Les mêmes règles s'appliquent quel que soit le mode de transport en cause en cas de perte, de dommage ou de retard. Aucune différence n'est faite entre les affaires, que la perte puisse être localisée ou non.

b) Système de réseau: Des règles différentes s'appliquent en fonction du mode de transport en cause en cas de perte, de dommage ou de retard. D'autres règles s'appliquent dans les affaires où la perte, le dommage ou le retard ne peuvent être localisés.

- c) Système modifié: Certaines règles s'appliquent quel que soit le mode de transport en cause en cas de perte, de dommage ou de retard, mais l'application des autres règles dépend du mode de transport en cause en cas de perte, de dommage ou de retard.

Observations complémentaires, le cas échéant:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

8. Si vous avez choisi les solutions 7 b) ou c), quelles sont les dispositions qui devraient être différentes selon le mode de transport en cause en cas de perte, de dommage ou de retard:

- a) Seules les dispositions sur la limitation de la responsabilité;

- b) D'autres types de dispositions. Veuillez préciser.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

9. La responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard prévue dans tout instrument international régissant le transport multimodal doit-elle être:

- a)
- i) Fondée sur la faute: la responsabilité ne s'applique qu'en cas de faute;

- ii) Objective: la responsabilité s'applique sans faute.

- b) Certaines exceptions devraient s'appliquer. Oui Non
-

10. Quel est votre avis sur la question du montant maximum de la responsabilité pécuniaire d'un chargeur/ETM en cas de perte, de dommage ou de retard:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

11. Quelle forme devrait revêtir un instrument international régissant le transport multimodal?

- a) Une convention qui s'applique de manière contraignante (son application ne peut être exclue par contrat) et définit des règles impératives en matière de responsabilité qui priment sur les dispositions contractuelles contraires;
  
- b) Une convention qui n'a pas force contraignante (s'applique de manière contractuelle), mais définit des règles impératives en matière de responsabilité qui priment sur les dispositions contractuelles contraires;
  
- c) Autre.

Observations complémentaires, le cas échéant:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

12. En vertu des réglementations régionales, sous-régionales et nationales existantes en matière de transport multimodal, le chargeur ETM est responsable pendant la totalité du transport même si celui-ci a été partiellement ou totalement sous-traité. À votre avis, tout instrument international régissant le transport multimodal devrait-il:

- a) Adopter la même démarche;
  
- b) Autoriser le chargeur/ETM à sous-traiter certaines parties du transport ou certaines fonctions liées à l'exécution du contrat en incluant une clause à cet effet dans le document de transport (ou son équivalent électronique).

13. Quelle(s) convention(s) internationale(s) régissant la responsabilité en matière de transport de marchandises par mer, par terre et par air ont fait l'objet d'une ratification ou d'une adhésion de la part de votre pays?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

14. Observations complémentaires (ajouter des pages si nécessaire):

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Veillez renvoyer le questionnaire dûment complété avant le 15 octobre 2002 à l'adresse suivante:

Secrétariat de la CNUCED  
M<sup>me</sup> Mahin Faghfour  
Chef de la Section des questions juridiques,  
Division de l'infrastructure des services pour  
le développement et l'efficacité commerciale  
Palais des Nations  
CH-1211 Genève 10