



Conseil Économique
et Social

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2000/2
2 février 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné
(Trente-troisième session, 10 et 11 avril 2000,
point 11 de l'ordre du jour)

**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**

Note du secrétariat

Le secrétariat de la CEE/ONU a établi le présent document pour donner une vue d'ensemble des dispositions comparables des régimes de responsabilité civile en vigueur concernant le transport international de marchandises par air, par mer, par voie navigable, par rail et par route ainsi que le transport multimodal. Le document passe également en revue les dispositions des conventions et accords qui ne sont pas encore entrés en vigueur ou qui sont restés au stade de l'élaboration.

Il est censé servir de base de discussion.

* * *

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
MODE	Aérien	Par voie navigable intérieure	Ferroviaire	Routier	Multimodal
DATE	12 octobre 1929	25 août 1924; telles qu'amendées par le Protocole de Bruxelles de 1968	9 mai 1980	19 mai 1956	24 mai 1980
CHAMP D'APPLICATION	International, art. 1er, chap. 1	International, art. 10	International, art. 1er	International, art. 1er	International, art. 2
PÉRIODE D'APPLICATION	Art. 18 : de l'acceptation des marchandises jusqu'à la livraison ou la remise, durant le transport aérien	Art. 1er e) : depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire Art. 3, par. 1 : responsabilités spéciales avant le début du voyage Art. 1er b) : connaissance requis	Art. 35, par. 1, art. 36, par. 1 : à partir de l'acceptation des marchandises jusqu'à la livraison, tout le long de l'itinéraire Art. 11, par. 1 : acceptation de la marchandise accompagnée de la lettre de voiture	Art. 17, par. 1 : de la prise en charge des marchandises jusqu'à la livraison Art. 4 : confirmation par lettre de voiture	Art. 14, par. 1 : de la prise en charge des marchandises jusqu'à la livraison Art. 5 et suiv. : document de TM sous forme négociable ou non négociable requis
CONTRAT DE TRANSPORT	Art. 5 : lettre de transport aérien nécessaire s'il en est fait la demande; fait foi de la conclusion du contrat (art. 11, par. 1)	Art. 4 : En cas de perte ou d'avarie	Art. 36, par. 1 : responsabilité stricte en cas de dommage résultant de perte ou d'avarie ainsi que du dépassement des délais de livraison	Art. 17 : faute présumée du transporteur en cas de perte, d'avarie, de retard	Art. 6, par. 1 : responsabilité du préjudice résultant des pertes, des dommages, du retard
FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ	Art. 18 : faute présumée du transporteur en cas de perte, d'avarie, de retard (art. 19)				

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
	<p>Art. 21 : le tribunal peut écartier ou atténuer la responsabilité du transporteur s'il est établi que la personne lésée a fait preuve de négligence</p> <p>Art. 18, par. 3 : si le transport terrestre, maritime ou fluvial est effectué en dehors d'un aéroport en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement → tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien</p> <p>Art. 12, par. 3 : le transporteur est responsable s'il se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien</p>		<p>Art. 41 : en ce qui concerne les déchets de route, la responsabilité n'est engagée que pour la partie du déchet qui dépasse certaines tolérances</p> <p>Art. 25, par. 3 : en cas de perte, de non-utilisation ou d'utilisation irrégulière des documents</p> <p>Art. 26, par. 2 : en cas de faute dans l'accomplissement des formalités administratives</p> <p>Art. 30, par. 3, art. 33, par. 5 : modifications, ordres sans exiger la présentation du duplicata</p> <p>Art. 32, par. 3 : en cas de non-exécution des ordres</p>	<p>Art. 11, par. 3 : le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents</p> <p>Art. 12, par. 7 : en cas de non-exécution des instructions données</p>	<p>Art. 11 : responsabilité des pertes, des dommages ou des dépenses causées par des renseignements inexacts ou des omissions dans le document de TM</p>

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
RETARD DANS LA LIVRAISON	Aucune disposition	Retard exclu	Art. 27, par. 1 : → par les tarifs internationaux applicables; en dehors des délais de livraison convenus entre les chemins de fer participant au transport → à défaut d'indication : les délais de livraison ne doivent pas excéder ceux qui résulteraient de l'application des dispositions du paragraphe 2 de l'article 27, qui fixe les délais de livraison maxima	Art. 19 : → en dehors du délai convenu → la durée effective du transport dépasse le temps nécessaire à un transporteur diligent	Art. 16, par. 3 : les marchandises sont considérées comme perdues si elles n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs suivant la date de livraison fixée
RESPONSABILITÉ DU PRÉJUDICE INDIRECT	Art. 19 : responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport → aucune restriction		Art. 25, par. 3 : expéditeur responsable de tout dommage résultant de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité des documents Art. 46 : en cas de déclaration d'intérêt à la livraison	Art. 23, par. 4 : prix du transport, droits de douane	Aucune disposition

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
CHARGE DE LA PREUVE	Art. 20, par. 1 : il incombe au transporteur de prouver qu'il a pris toutes les mesures nécessaires ou que cela était impossible	Art. 4, par. 1 : incombe au transporteur Art. 4, par. 2 : incombe à la personne réclamant le bénéfice de cette exception	Art. 37, par. 1 : la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause des faits prévus à l'article 36, par. 2, incombe aux chemins de fer Art. 36, par. 2 : il appartient à l'ayant droit de prouver que le préjudice n'est pas attribuable à un des risques énoncés au paragraphe 3 de l'article 36	Art. 18, par. 1 : il appartient au transporteur de prouver qu'il ne s'agissait pas d'une faute Art. 18, par. 2 : l'ayant droit doit prouver que le dommage visé au paragraphe 4 de l'article 17 n'était pas attribuable à l'un de ces risques	Art. 16, par. 1 : l'entrepreneur de transport multimodal (ETM) doit prouver qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences
LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ	Art. 22, par. 2 b) : → 17 DTS/kg	Art. 4, par. 5 a) : → 2 DTS/kg → ou 666,67 DTS/colis	Art. 40, par. 2 : → 17 DTS/kg Art. 43, par. 1 : → 4 fois le prix du transport en cas de retard	Art. 23 : → 8,33 DTS/kg → une fois le prix du transport en cas de retard	Art. 18, par. 3 : transport par voie de surface ne comportant pas de parcours maritime → 8,33 DTS/kg Art. 18, par. 1 : avec un parcours maritime → 2,75 DTS/kg → ou 920 DTS/colis Art. 18, par. 4 : → 2 fois et demie le fret payable en cas de retard

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
DÉCHÉANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITÉ	Art. 25 : le dol entraîne l'annulation de toutes les limites de la responsabilité Art. 9 : si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions requises	Art. 4, par. 5 e) : si le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis dans l'intention de causer un préjudice ou témérement et en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement Art. 5, par. 2 : → acte, négligence ou défaut du capitaine, du marin ou du pilote dans la navigation ou dans l'administration du navire; incendie; acte de Dieu; fait de guerre Art. 5, par. 4 : → tentative de sauvetage de vie ou de bien en mer	Art. 44 : s'il est prouvé que l'acte a été commis dans l'intention de causer un préjudice ou témérement et en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement (limites de la responsabilité prévues aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45, 46)	Art. 29, par. 1 : si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable	Art. 19 : si la perte ou le dommage est localisé : limite fixée par une convention unimodale ou une loi nationale impérative, si elle est plus élevée Art. 11 : renseignements inexacts ou omissions intentionnelles dans le document de TM Art. 21 : s'il est prouvé que l'ETM a causé le dommage intentionnellement ou témérement et en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement
EXONÉRATIONS	Art. 20, par. 2 : faute de pilotage ou de navigation	Art. 4, par. 1 : → résultant de l'état d'innavigabilité Art. 5, par. 2 : → acte, négligence ou défaut du capitaine, du marin ou du pilote dans la navigation ou dans l'administration du navire; incendie; acte de Dieu; fait de guerre Art. 5, par. 4 : → tentative de sauvetage de vie ou de bien en mer	Art. 36, par. 2 : si le dommage a eu pour cause : → une faute de l'ayant droit → un ordre donné par l'ayant droit → un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet) → des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier	Art. 17, par. 2 : si le dommage a eu pour cause : → une faute ou une négligence de l'ayant droit → un ordre de l'ayant droit → un vice propre de la marchandise → des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier	Aucune disposition

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
		Art. 4, par. 5 h) : → si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de la nature ou de la valeur des marchandises	Art. 36, par. 3 : risques particuliers	Art. 17, par. 4 : risques particuliers	
EXTENSION DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR/ LIMITES MAXIMALES DE RESPONSABILITÉ	Art. 22, par. 2 : l'expéditeur doit avoir fait une déclaration spéciale de la valeur et payé une taxe supplémentaire	Art. 4, par. 5 g) : sur accord Art. 5 : l'abandon ou l'augmentation devra être inséré dans le connaissement	Art. 45 : réduction de la limitation de la responsabilité si des tarifs spéciaux ont été appliqués, dans le cas d'un dépassement du délai de livraison	Art. 24 et 26 : contre paiement d'un supplément de prix à convenir	Art. 18, par. 6 : par voie d'accord énoncé dans le document de TM
CAUSES CONCOMITANTES/ DROIT DE RECOURS	Art. 30, par. 3 : les transporteurs successifs seront solidairement responsables	Art. 4 bis, par. 3	Art. 60 et 61 : droit de recours entre des transporteurs successifs : → lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé → s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été	Art. 36 : action dirigée contre le premier transporteur, le dernier transporteur et le transporteur substitué, et à la fois contre plusieurs de ces transporteurs Art. 37 : indemnité proportionnelle à la part de responsabilité, si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun des transporteurs est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient	Art. 17 : quand une faute ou une négligence de l'ETM a concouru avec une autre cause au dommage, l'entrepreneur n'est responsable que dans la mesure du dommage qui est imputable à cette faute ou à cette négligence → la charge de la preuve incombe à l'ETM

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
PRÉPOSÉS ET AGENTS	Les agents sont mentionnés à l'article 20	Art. 4 bis, par. 2 et 3	Art. 50	Art. 29, par. 2	Art. 15
TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ/ TRANSPORTEURS SUCCESSIFS	Art. 30, par. 1 : chacun des transporteurs successifs est censé être une des parties contractantes Art. 30, par. 3 : l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire contre le dernier transporteur, et l'un et l'autre pourront agir contre les transporteurs ayant effectué le transport au cours duquel le dommage s'est produit		causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs Art. 64 : les chemins de fer peuvent déroger aux dispositions de recours réciproques	Art. 34 : chacun des transporteurs successifs assume la responsabilité de l'exécution du transport total	

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
AVIS DE DOMMAGE	<p>Art. 26, par. 2 : → dans les 7 jours qui suivent la réception des marchandises</p> <p>Retard → dans les 14 jours à dater du jour où les marchandises auront été mises à sa disposition</p>	<p>Art. 3, par. 6 : avis donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance</p> <p>Pertes ou dommages non apparents → 3 jours après</p>	<p>Art. 57, par. 2 : la constatation prévue à l'article 52 doit être faite avant l'acceptation; sinon, l'action est éteinte</p> <p>Pertes ou dommages non apparents → 7 jours après l'acceptation</p> <p>Dépassement des délais de livraison → 60 jours</p>	<p>Art. 30, par. 1 et 2 : → dans les 7 jours, dimanches et jours fériés non compris</p> <p>Art. 30, par. 3 : retard → 21 jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire</p>	<p>Art. 24, par. 1 : dommages apparents → le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été livrées</p> <p>Art. 24, par. 2 : pertes ou dommages non apparents → 6 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire</p> <p>Art. 24, par. 5 : retard → 60 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire</p>

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
PRESCRIPTION	Art. 29, par. 1 : → 2 ans à compter de l'arrivée à destination (supposée), ou de l'arrêt du transport	Art. 3, par. 6 : → 1 an	Art. 58, par. 1 : → 1 an → 2 ans dans des cas particuliers (par exemple si l'acte a été commis dans l'intention de causer un dommage, ou témérement et sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement)	Art. 32 : → 1 an → 3 ans en cas de dol	Art. 25, par. 1 : → 2 ans → une notification écrite doit être faite dans un délai de 6 mois à compter de la date à laquelle les marchandises ont été livrées ou auraient dû l'être Par. 3 : le délai peut être prolongé
TRIBUNAL COMPÉTENT	Art. 28, par. 1 : au choix du demandeur : → domicile du transporteur → siège principal de son exploitation → établissement par le soin duquel le contrat a été conclu → lieu de destination	Aucune disposition	Art. 56 : → dans l'État dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre États ou les actes de concession	Art. 31 : → juridiction désignée d'un commun accord par les parties, et en outre : → siège principal du défendeur ou → lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison	Art. 26, par. 1 : → l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle → le lieu où a été conclu le contrat de TM → le lieu de prise en charge des marchandises ou le lieu de livraison → tout autre lieu indiqué dans le document de TM Art. 26, par. 3 : comme convenu après la naissance d'un litige

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
LOI APPLICABLE	Art. 28, par. 2; 29, par. 2 : questions de procédure → loi du tribunal saisi	Aucune disposition	Art. 10, par. 1 : droit national, à défaut de stipulations applicables, y compris les règles relatives au conflit de lois (art. 2, par. 2) Art. 52, par. 2 : lois de l'État où a lieu la constatation	Art. 31; 32, par. 1 et 3	Art. 25, par. 4; 26, par. 1
INTÉRÊTS	Aucune disposition	Aucune disposition	Art. 47, par. 2 : 5 % par an Par. 3 : → seulement si l'indemnité excède 8 unités de compte par lettre de voiture	Art. 27, par. 1 : 5 % par an	Aucune disposition
DISPOSITIONS SPÉCIALES/N.B.	Art. 31 : dans le cas de transport combiné effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente convention ne s'appliquent qu'au transport aérien	Art. 2 : le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, les soins et les déchargements des marchandises seront soumis aux responsabilités	Art. 48, par. 1 : responsabilité en cas de trafic fer-mer → si le transporteur fait la preuve que le dommage est survenu sur le parcours maritime depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire, il bénéficie d'un plus grand nombre de clauses d'exonération (par exemple : faute nautique; incendie; sauvetage de vies ou de biens en mer, chargement de la marchandise sur le pont du navire)	Art. 2 : si les marchandises sont transportées par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours et sans rupture de charge → la Convention s'applique pour l'ensemble du transport, à moins qu'il ne soit prouvé que le dommage n'a pas été causé par le transporteur routier	Art. 27 : règles régissant la procédure d'arbitrage Art. 23 : règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

RÉGIME	VARSOVIE	RÈGLES DE LA HAYE	COTIF/CIM	Convention CMR	Convention sur le transport multimodal
	<p>Obligations du transporteur :</p> <p>Service public raisonnable et non discriminatoire</p> <p>Assurance des marchandises : pas nécessaire</p>	<p>Art. 4, par. 5 b) :</p> <p>l'indemnité est calculée en fonction de la valeur des marchandises au lieu et au moment où elles ont été déchargées du navire</p> <p>Art. 9 : responsabilité en cas d'accident nucléaire</p>	<p>Art. 20 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice - l'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui <p>Art. 38 et 39 :</p> <p>présomption en cas de réexpédition, de perte de la marchandise</p> <p>Art. 49 : responsabilité en cas d'accident nucléaire</p>	<p>Obligations du transporteur :</p> <p>art. 14; 15, par. 1</p>	

RÉGIME	RÈGLES CNUCED/CCI	UIRR	CMNI	LOI ALLEMANDE RELATIVE AU TRANSPORT
MODE	Route, rail, navigation intérieure	Transport combiné rail-route	Voie d'eau intérieure	Transport multimodal
DATE	1992	3 décembre 1998	Version préliminaire, 12 août 1999	1er juillet 1998 ¹
CHAMP D'APPLICATION	International Les règles ne s'appliquent que si elles sont invoquées	Clause 1 : international, société appartenant à l'UIRR	Art. 2 : international; l'un des États doit être Partie contractante Art. 2, par. 2 : sans transbordement	Sect. 452 HGB : même si le transport est effectué en partie par mer
PÉRIODE D'APPLICATION	Règle 4.1 : de la prise en charge des marchandises jusqu'à la livraison	Clause 8.2, par. 3 : dès la remise de l'unité de transport ou l'ouverture du site de transbordement à la date du transport Clause 4.1 : le contrat prend fin à la date d'arrivée (dès la remise des marchandises ou la fermeture du site de transbordement, ou à 24 heures)	Art. 3, par. 2 : de la prise en charge des marchandises jusqu'à leur livraison à bord du navire	Sect. 425 I : de la prise en charge des marchandises jusqu'à la livraison
CONTRAT DE TRANSPORT	Règles 2.1, 2.6 : le document de TM constitue la preuve d'un contrat de TM	Clauses 3.1; 3.3 : le contrat pro forma officialise le contrat	Art. 11, par. 1 : document de transport; connaissance requis si la demande en a été faite	Sect. 407, 408 : lettre de voiture requise si la demande en a été faite

¹ La loi allemande relative au transport a été complètement révisée et modernisée grâce à la loi du 25 juin 1998 portant réforme de la loi relative au transport. Depuis cette date, les dispositions juridiques régissant tous les types de contrats de transport se trouvent dans le Code du commerce.

RÉGIME	RÈGLES CNUCED/CCI	UIRR	CMNI	LOI ALLEMANDE RELATIVE AU TRANSPORT
OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR	Règle 4.3	Clause 2.1	Art. 3	
FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ	Règle 5.1 : responsabilité présumée des pertes, dommages et retards (si un délai de livraison garanti dans une déclaration a été accepté par l'ETM	Clause 8.2 : responsabilité en cas de pertes, dommages, retard, perte de document due à la négligence Clause 8.3 : responsabilité fondée sur la CIM	Art. 16 : responsabilité présumée du transporteur pour le préjudice résultant des pertes, des dommages ou du retard Art. 27, par. 2 : aucune responsabilité pour les dommages causés par des accidents nucléaires	Sect. 425 : responsabilité pour les pertes, dommages ou retard
DÉLAI DE LIVRAISON	Règles 5.2, 5.3 : les marchandises sont considérées comme perdues si elles n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs qui suivent la date de livraison fixée	Clause 8.5	Art. 5 : délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent	La section 423 stipule que le délai de livraison est le délai convenu
RESPONSABILITÉ DES PERTES OU DOMMAGES INDIRECTS	Règle 6.5 : pertes ou dommages indirects autres que les pertes ou dommages subis par les marchandises	Clause 8.7 : exclu ²		Sect. 430 : coût de l'évaluation des dommages; sect. 432, 433
CHARGE DE LA PREUVE	Règle 5.1 : il incombe au transporteur de prouver qu'aucune faute ou négligence n'a causé la perte		Art. 16 : le transporteur doit prouver qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter le préjudice	Comparer avec la section 426 : si le transporteur n'aurait pu éviter le dommage, même en faisant preuve de la plus grande diligence

² Il s'agit en particulier des pertes telles que les coûts du temps d'attente, de l'immobilisation de l'unité de transport et du véhicule à remorque au départ et à l'arrivée, du coût du transport de remplacement, de l'interruption des activités, de la non-utilisation ou de l'utilisation tardive des marchandises transportées, de l'arrêt ou du retard de la production, de la perte de réputation ou de parts de marché.

RÉGIME	RÈGLES CNUCED/CCI	UIRR	CMNI	LOI ALLEMANDE RELATIVE AU TRANSPORT
<p>LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ</p>	<p>Règle 6 : → 2 DTS/kg ou 666,67 DTS par colis Règle 6.3 : → 8,33 DTS/kg s'il n'y a pas de transport par mer ou par voie d'eau intérieure Retard, pertes indirectes → 1 fois le montant du fret payable Règle 6.4 : limite déterminée en fonction des dispositions d'une convention unimodale si les pertes ou les dommages se sont produits sur un tronçon déterminé</p>	<p>Clause 8.3 : fondées sur la CIM Clause 8.4 : en dehors de la période de transit ferroviaire : → 8,33 DTS/kg de poids brut de marchandise perdue ou avariée, à concurrence de 300 000 DTS par unité de transport ou 2 millions de DTS par perte si le nombre des unités de transport dépasse 6 - perte excédent 2 millions de DTS : le montant est divisé entre les clients proportionnellement au poids brut de chaque unité Clause 8.3 : retard, perte de documents, obligations contractuelles non remplies : indemnité versée au client pour le préjudice matériel, direct et certain : → 2 fois le prix du transport/de l'unité de transport</p>	<p>Art. 20, par. 1, art. 28, par. 1 : → 666,67 DTS par colis ou 2 DTS/kg → 20 000 DTS en cas de dommage à un conteneur et à la totalité des marchandises qu'il contient Art. 20, par. 3 : Retard → 1 fois la valeur du fret et la limite applicable en cas de perte totale de marchandises</p>	<p>Sect. 431 : → 8,33 DTS/kg Sect. 431 III : Retard → 3 fois la valeur du fret Sect. 452 a) : dommage localisé : → "système en réseau" : la responsabilité est déterminée par la loi applicable à un contrat portant sur cette partie du transport</p>
<p>DÉCHÉANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITÉ</p>	<p>Règle 7 : s'il est prouvé que l'acte a été commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, soit témérairement et sachant que ce dommage en résulterait probablement</p>		<p>Art. 21 : si le transporteur a lui-même causé le dommage, soit avec l'intention de provoquer ce dommage soit témérairement, avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement</p>	<p>Sect. 435 : si le transporteur a causé le dommage intentionnellement ou témérairement et sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement</p>

RÉGIME	RÈGLES CNUCED/CCI	UIRR	CMNI	LOI ALLEMANDE RELATIVE AU TRANSPORT
EXONÉRATIONS	Règle 5.4 : l'ETM n'est pas responsable des dommages qui surviennent durant le transport par mer ou par voie d'eau intérieure et qui résultent : → d'un acte, d'une négligence ou d'une faute commise par le capitaine ... dans la navigation ou dans l'administration du navire → d'un incendie	Clause 8.2, par. 1 : aucune responsabilité si le dommage résulte de la faute ou des ordres du client, d'un défaut dans l'unité de transport ou les marchandises ou de circonstances inévitables qu'il n'était pas possible de prévoir	Art. 18, par. 1 (manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers, par exemple) : il est présumé que le transporteur n'aurait pas pu éviter le dommage Art. 18, par. 2 : il appartient à la partie lésée de prouver le contraire	Sect. 426, 427
EXTENSION DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR/ LIMITES MAXIMALES DE RESPONSABILITÉ		Clause 10.5, par. 3 : l'entreprise de transport combiné rail/route peut être exonérée de ses responsabilités en suivant la procédure définie dans la présente disposition	- possible (art. 4, par. 2); le transporteur substitué est lié s'il l'a accepté expressément et par écrit - art. 20, par. 4 : sur la base d'un accord spécial	
CAUSES CONCOMITANTES/ DROIT DE RECOURS	Aucune règle	Clause 8.2, par. 2 : l'indemnité payable par l'entreprise de transport combiné rail/route est limitée et elle est partagée entre l'entreprise et le client proportionnellement aux conséquences	Les droits de recours entre le transporteur et le transporteur substitué sont visés au paragraphe 3 de l'article 4	Sect. 425 II
PRÉPOSÉS ET AGENTS	Règles 4.2, 12		Art. 17 : le transporteur est responsable de leurs actes	Sect. 428
TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ	La règle 12 pourrait être applicable		Art. 4, par. 3 : dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, ils le sont solidairement	Sect. 437 I, III : le transporteur et le transporteur substitué sont solidairement responsables (codébiteurs)

RÉGIME	RÈGLES CNUCED/CCI	UIRR	CMNI	LOI ALLEMANDE RELATIVE AU TRANSPORT
AVIS DE DOMMAGE	Règle 9.2 : pertes ou dommages non apparents → 6 jours consécutifs après la remise des marchandises	Clause 9.3 : pertes ou dommages apparents : → dès la remise des marchandises Clause 9.4 : pertes ou dommages non apparents : → dans les 5 jours qui suivent l'arrivée Clause 9.8 : l'indemnité doit être exigée de la société de transport combiné rail/route dans les 8 mois qui suivent la date d'entrée en vigueur du contrat UIRR; en cas de retard, ce délai est réduit à 40 jours	Art. 23, par. 3, 4, 5 : Dommages apparents : → au plus tard au moment de la livraison Dommages non apparents : → 7 jours après la livraison Dommages causés par un retard à la livraison : → 21 jours après la livraison	Sect. 438 I : Pertes ou dommages apparents : → au plus tard à la livraison Sect. 438 II : Pertes non apparentes : → 7 jours après la livraison – sinon livraison fictive conformément au contrat Sect. 438 III : retard → 21 jours après la livraison
PRESCRIPTION	Règle 10 : 9 mois après la livraison (supposée) ou après 90 jours (marchandises considérées comme perdues)	Clause 10.1 : un an à compter de la date d'entrée en vigueur, à moins que la législation nationale ou les conventions internationales n'en disposent autrement Clause 10.3 : loi de l'État où la société de transport combiné rail/route a son siège officiel, à moins qu'un accord par écrit en dispose autrement	Art. 24, par. 1 : un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées	Sect. 439 : un an à compter de la fin du jour de livraison; sect. 439 IV : délai plus ou moins long, selon ce qui a été convenu
LOI APPLICABLE	Art. 13 : les dispositions impératives remplacent et annulent les règles	Clause 10.2 : lieu où se trouve le siège de la société de transport combiné rail/route, quelle que soit l'identité de l'ayant droit	Art. 27, par. 1 : conventions internationales ou dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ou navires	
TRIBUNAL COMPÉTENT	Aucune règle			Sect. 440

RÉGIME	RÈGLES CNUCED/CCI	UIRR	CMNI	LOI ALLEMANDE RELATIVE AU TRANSPORT
DISPOSITIONS NATIONALES SUPPLÉMENTAIRES		Clause 10.1	Art. 29 : conformément au choix des parties, ou le droit de l'État dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur	
DISPOSITIONS SPÉCIALES N. B.	L'ETM doit ajouter des clauses sur les points suivants : → arrimage facultatif, itinéraire, fret et droits payables, privilèges, responsabilité partagée en cas d'abordage, avarie commune, juridiction, arbitrage, loi applicable	Clause 6 : marchandises dangereuses	Art. 27 : autres dispositions applicables et dommages nucléaires Art. 32 : clauses régionales relatives à l'exonération du transporteur de toute responsabilité en cas de dommage causé par ses préposés et agents (art. 17) : possibles grâce à une déclaration	Art. 27, par. 2 : dommages nucléaires

RÉGIME	CONVENTION DE MONTRÉAL	RÈGLES DE HAMBOURG	COTIF/CIM – PROTOCOLE DE 1999
MODE	Aérien	Maritime	Ferroviaire
DATE	28 mai 1999	Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 24 mai 1978	3 juin 1999
CHAMP D'APPLICATION	International, art. 1er	International, art. 2	International, art. 1er
PÉRIODE D'APPLICATION	Transport par air, couvrant la période pendant laquelle les marchandises sont à la charge du transporteur (art. 18, par. 1, 3)	Art. 4, par. 1 : à partir de la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement	Art. 23, par. 1 : entre la prise en charge des marchandises et le moment de leur livraison
CONTRAT DE TRANSPORT	Art. 4 : une lettre de transport aérien est délivrée	Art. 1er, par. 6 : le connaissement n'est pas requis, il ne sert qu'à attester le contrat (art. 1er, par. 7)	Sur la base du consentement; Art. 6, par. 2 : - le contrat doit être constaté par une lettre de voiture; - l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat Art. 12 : la lettre de voiture fait foi de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur
FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ	Art. 18, par. 1 : faute présumée en cas de dommage causé par la destruction ou la perte des marchandises Art. 19 : faute présumée en cas de retard	Art. 5, par. 1 : le transporteur est responsable d'une faute ou d'une négligence présumée en cas de préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ou du retard à la livraison Art. 5, par. 4 a) : → si le dommage est causé par l'incendie et que l'ayant droit prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur	Art. 23, par. 1 : responsabilité stricte en cas de dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison Art. 24, par. 1 : responsabilité présumée en cas de dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison

RÉGIME	CONVENTION DE MONTRÉAL	RÈGLES DE HAMBOURG	COTIF/CIM – PROTOCOLE DE 1999
	<p>Art. 10, par. 3 : responsabilité engagée au cas où la déclaration insérée dans la lettre de transport aérien par le transporteur est entachée d'irrégularité, inexacte ou incomplète</p>	<p>→ le demandeur doit prouver que les dommages résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences</p> <p>Art. 9 : transport de marchandises en pontée sans l'accord du chargeur</p>	<p>Art. 31, par. 1 : responsabilité restreinte en cas de déchet de route, uniquement pour la partie du déchet qui dépasse des tolérances spécifiques</p> <p>Art. 15, par. 3 : de toute conséquence de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui ont été confiés au transporteur</p> <p>Art. 19, par. 6 : en cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'un ordre</p> <p>Art. 19, par. 7 : le transporteur qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier</p>
<p>RETARD À LA LIVRAISON</p>		<p>Art. 5, par. 2 : → les marchandises n'ont pas été livrées dans le délai expressément convenu, ou → à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait</p>	<p>→ les marchandises n'ont pas été livrées dans les délais convenus (comparer avec l'article 16, par. 1) → à défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des paragraphes 2 à 4 → le paragraphe 2 de l'article 16 définit les délais maxima de livraison</p>

RÉGIME	CONVENTION DE MONTRÉAL	RÈGLES DE HAMBOURG	COTIF/CIM – PROTOCOLE DE 1999
RESPONSABILITÉ EN CAS DE PERTES INDIRECTES		Art. 5, par. 3 : l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées après 60 jours consécutifs	
CHARGE DE LA PREUVE	Art. 28, par. 2 : elle incombe au transporteur Art. 20 : il appartient au transporteur de prouver que le dommage a été causé par l'ayant droit	Art. 5, par. 1 : le transporteur doit prouver que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences Art. 5, par. 4 a), art. 5, par. 7, art. 9, par. 2, art. 11, par. 2 : incombe au transporteur	Art. 35 : en cas de déclaration d'intérêt à la livraison Art. 25, par. 1 : la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 23, par. 2, incombe au chemin de fer Art. 25, par. 2 : l'ayant droit doit prouver que le dommage n'a pas eu pour cause l'un des risques prévus au paragraphe 3 de l'article 23
LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ	Art. 22, par. 3 : → 17 DTS/kg	Art. 6, par. 1 a) → 2,5 DTS/kg ou 835 DTS par colis Art. 6, par. 1 b) : → 2 fois et demie le fret payable en cas de retard	Art. 30, par. 2 : → 17 DTS/kg Art. 33, par. 1 : → 4 fois le prix de transport en cas de retard Art. 33, par. 3 : en cas de perte partielle causée par un retard → 4 fois le prix du transport de la partie non perdue de l'envoi

RÉGIME	CONVENTION DE MONTRÉAL	RÈGLES DE HAMBOURG	COTIF/CIM – PROTOCOLE DE 1999
DÉCHÉANCE DU DROIT D'INVOQUER LES LIMITES DE RESPONSABILITÉ	Néant	Art. 8, par. 1 : s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement Art. 9, par. 4 : transport de marchandises effectué en pontée sans un accord stipulant expressément un tel transport	Art. 36 : s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement (limites de responsabilité prévues à l'article 15, par. 3, à l'article 19, par. 6 et 7, à l'article 30, et aux articles 32 à 35)
EXONÉRATIONS	Art. 18, par. 2 : au cas où la destruction, la perte ou le dommage est causé par exemple par → un vice propre à la marchandise → un emballage défectueux → un acte de guerre → un acte des autorités publiques Art. 20 : si le dommage a été causé par la négligence, un dol ou une omission de la part de l'ayant droit	Art. 5, par. 5 : → risques particuliers inhérents au transport d'animaux vivants Art. 5, par. 6 : → le dommage résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer	Art. 23, par. 2 : si le dommage a eu pour cause : → une faute de l'ayant droit → un ordre de celui-ci → un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route) → des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier Art. 23, par. 3 : risques particuliers
EXTENSION DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR	Art. 25 : le contrat peut être soumis à des limites plus élevées; l'expéditeur peut faire une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison (art. 22, par. 3) et payer une taxe supplémentaire	Art. 23, par. 2 : le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes Possible, comparer avec le paragraphe 3 de l'article 10	Art. 5 : le transporteur peut assumer une responsabilité plus lourde Art. 35 : en cas de déclaration d'intérêt à la livraison
CAUSES CONCOMITANTES/ DROIT DE RECOURS	Art. 30, par. 2 : la somme des montants payables par le transporteur et ses préposés ne doit pas excéder les limites ci-dessus	Art. 5, par. 7 : lorsqu'une faute ou négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires a concouru avec une autre cause à la perte	Art. 27, par. 4 : lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire

RÉGIME	CONVENTION DE MONTREAL	RÈGLES DE HAMBOURG	COTIE/CIM – PROTOCOLE DE 1999
	<p>Art. 48 : droit de recours entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué</p>	<p>→ le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver que le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence</p> <p>Art. 10, par. 4 : responsabilité conjointe et solidaire lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre</p> <p>Art. 10, par. 6 : droit de recours entre le transporteur et le transporteur substitué</p>	<p>Art. 50 : le transporteur substitué est responsable, droit de recours : → contre le transporteur qui a causé la perte ou le dommage (art. 50, par. 1) → lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé → s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux : la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs</p>
<p>PRÉPOSÉS ET AGENTS</p>	<p>Art. 30</p>	<p>Art. 5 : le transporteur est responsable des actes de ses préposés ou agents</p>	<p>Art. 40 : le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport (les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés de par la loi comme en faisant partie) lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions</p>

RÉGIME	CONVENTION DE MONTRÉAL	RÈGLES DE HAMBOURG	COTIF/CIM – PROTOCOLE DE 1999
TRANSPORTEUR SUBSTITUÉ	Art. 39	Définition : art. 1er, par. 2 Art. 10, par. 1 : le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions Art. 11, par. 1 : en cas de transport par transporteurs successifs, le transporteur n'est pas responsable des pertes, si cela est stipulé dans le contrat Art. 12, 13; 14; 19	Art. 27 : le transporteur demeure responsable de la totalité du transport
TRANSPORTEURS SUCCESSIFS	Définition Art. 1er, par. 3 Art. 36, par. 1 : chaque transporteur qui accepte la marchandise est considéré comme l'une des parties au contrat Art. 31, par. 3 : droit de recours de l'expéditeur contre le premier transporteur, du destinataire contre le dernier transporteur et l'un et l'autre contre le transporteur qui assure la partie du transport au cours de laquelle s'est produite la destruction, le dommage, la perte ou le retard → ces transporteurs sont solidairement responsables		Art. 26 : lorsqu'un transport fait l'objet d'un contrat unique, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport → il assume les obligations qui en découlent → il répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison
AVIS DE DOMMAGE	Art. 31, par. 2 : → 14 jours à compter de la date de réception	Art. 19, par. 1 : pertes ou dommages apparents → un jour après la remise des marchandises Art. 19, par. 2 : pertes ou dommages non apparents → 15 jours consécutifs après la remise des marchandises	Art. 47, par. 2 : la constatation prévue à l'article 42 doit être effectuée avant l'acceptation de la marchandise; sinon : extinction de l'action Pertes ou dommages non apparents → 7 jours après l'acceptation de la marchandise

RÉGIME	CONVENTION DE MONTRÉAL	RÈGLES DE HAMBOURG	COTIF/CIM – PROTOCOLE DE 1999
	<p>Retard → 21 jours à compter de la date à laquelle la marchandise a été mise à disposition</p> <p>Art. 31, par. 4 : une plainte écrite doit être déposée dans les délais spécifiés au paragraphe 2 de l'article 31; exception faite des cas de fraude de la part du transporteur</p>	<p>Art. 19, par. 5 : retard → 60 jours consécutifs</p>	<p>Dépassement du délai de transport → 60 jours</p>
PRESCRIPTION	<p>Art. 35, par. 1 : → 2 ans</p>	<p>Art. 20, par. 1 : → 2 ans</p> <p>Art. 20, par. 5</p>	<p>Art. 48, par. 1 : → 1 an</p> <p>→ 2 ans dans des cas particuliers (par exemple, si le dommage résulte d'un acte commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement)</p>
TRIBUNAL COMPÉTENT	<p>Art. 33, par. 1 : → domicile du transporteur → siège principal → siège où le contrat a été conclu → lieu de destination</p>	<p>Art. 21, par. 1 : → établissement principal ou résidence habituelle du défendeur → lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu → port de chargement ou de déchargement → tout lieu convenu</p> <p>Art. 21, par. 2 : dans l'État contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi</p>	<p>Art. 46 : → sur la base d'un commun accord → devant les juridictions d'un État sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé</p>