



## Conseil économique et social

Distr. générale  
25 avril 2013  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports par chemin de fer

#### Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire

#### Cinquième session

Genève, 4 et 5 juillet 2013

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes – Instruments existants, objet de l'étude et modalités d'exécution**

### **Analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes**

#### Note du secrétariat

## I. Mandat

1. Conformément à la Déclaration commune signée lors de la session ministérielle de la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/2013/2), le Groupe d'experts devrait examiner les dispositions et instruments juridiques internationaux existants pour tous les modes de transport afin de déterminer les éléments et les mécanismes ainsi que les meilleures pratiques à prendre en considération pour établir un régime ferroviaire unifié.

2. Le présent document a été élaboré par le secrétariat de la CEE pour donner une vue d'ensemble des dispositions comparables des régimes de responsabilité civile en vigueur concernant le transport international de marchandises par rail, par route, par voie navigable, par air et par mer:

- Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF/CIM) de 1980 telle que modifiée par le Protocole de Vilnius en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2006;

- Accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer (SMGS) de 1951;
- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) de 1956 et Protocole à la Convention CMR de 1980;
- Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) de 2001;
- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal) de 1999;
- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie) de 1929;
- Règles de La Haye-Visby de 1924 telles que modifiées par le Protocole de Bruxelles de 1968.

3. Le présent document ne passe en revue ni les dispositions pertinentes des Règles de Rotterdam (pas encore entrées en vigueur) qui couvrent le transport multimodal comportant un parcours maritime ni les accords contractuels et instruments dits «non contraignants» régissant les activités des transitaires, des expéditeurs et des transporteurs dans les chaînes de transport.

4. En se fondant sur le présent document, le Groupe d'experts souhaitera peut-être déterminer les éléments, les procédures et les bonnes pratiques pertinentes qui pourraient s'appliquer aux chemins de fer et qui appelleraient une étude plus approfondie par des experts désignés.

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM</i> (Protocole de 1999)	<i>Accord SMGS</i> (15 octobre 2012)	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
<b>Date</b>	9 mai 1980- 3 juin 1999 (protocole)	1 <sup>er</sup> novembre 1951	19 mai 1956	12 août 1999	28 mai 1999	12 octobre 1929	25 août 1924; telles que modifiées par le Protocole de Bruxelles de 1968
<b>Champ d'application</b>	Appendice B – CIM, art. 1 <sup>er</sup> , international	International, art. 2, par. 1: réseau des membres de l'Accord	International, art. 1 <sup>er</sup>	Art. 2: International; l'un des États doit être Partie contractante; Art. 2, par. 2: sans transbordement	International, art. 1 <sup>er</sup>	International, art. 1 <sup>er</sup> , par. 1	International, art. 10
<b>Période d'application</b>	Art. 23, par. 1: Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée	Art. 8, par. 5: durée du trajet entre la gare de départ et la gare de destination	Art. 17, par. 1: de la prise en charge à la livraison	Art. 3, par. 2: sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau	Transport aérien comprenant la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur (art. 18, par. 1 et 3)	Art. 18: de l'acceptation à la livraison ou la délivrance pendant le transport aérien	Art. 1 <sup>er</sup> e): depuis le chargement des marchandises jusqu'à leur déchargement du navire; Art. 3, par. 1: responsabilités spéciales avant le début du voyage

Régime	COTIF/CIM (Protocole de 1999)	Accord SMGS (15 octobre 2012)	Convention CMR	CMNI	Convention de Montréal	Convention de Varsovie	Règles de La Haye
Mode	Ferroviaire		Routier	Par voie navigable intérieure	Aérien		Maritime
<b>Contrat de transport</b>	Fondé sur le consensus  Art. 6, par. 2: - le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture;  - l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat;  Art. 12, par. 1: la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur	Art. 7: le contrat doit être constaté par une lettre de voiture; les paragraphes 2, 3 et 5 stipulent la manière dont la lettre de voiture doit être formulée, présentée et remplie;  Art. 20: définit le droit au changement de contrat de transport et la procédure à suivre	Art. 4: constatation par lettre de voiture	Art. 11, par. 1: document de transport; connaissance demandé, le cas échéant	Art. 4: une lettre de transport aérien est émise	Art. 5: une lettre de transport aérien est nécessaire lorsqu'elle est demandée; elle fait foi (art. 11, par. 1)	Art. 1 <sup>er</sup> b): un connaissement est exigé
<b>Fondement de la responsabilité</b>	Art. 23, par. 1: responsabilité stricte en cas de perte ou 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. 22, par. 1, 2 et 3: responsabilité stricte de la livraison de la cargaison à la gare de destination, y compris les dispositions applicables lorsque d'autres chemins de fer qui ne sont pas visés par l'Accord sont impliqués;	Art. 17: responsabilité présumée du transporteur en cas de perte, d'avarie ou de retard;  Art. 11, par. 3: le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences	Art. 16: responsabilité présumée du transporteur en cas de perte, d'avarie ou de retard;  Art. 27, par. 2: pas de responsabilité en cas de dommage causé par un accident nucléaire	Art. 18, par. 1: responsabilité présumée en cas de dommage résultant de la destruction ou de la perte de la marchandise;  Art. 19: responsabilité présumée en cas de retard;	Art. 18: responsabilité présumée du transporteur en cas de perte, de dommage ou de retard (art. 19);  Art. 21: le tribunal peut écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur	Art. 4: en cas de perte ou de dommage

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
	<p>Art. 24, par. 1: responsabilité présumée en cas de perte ou de dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces ainsi que de la perte ou du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que la perte ou le dommage ne résulte pas de sa faute;</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: responsabilité en ce qui concerne 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. 23, par. 1: le chemin de fer est responsable des retards de livraison des marchandises et des dommages liés à une perte totale ou partielle, à un poids de marchandises inférieur au poids prévu, à des blessures, à une avarie et à la détérioration de la qualité des marchandises à partir de la réception de la marchandise jusqu'à la livraison en gare de destination;</p> <p>Art. 26, par. 1 et 2: montant de l'indemnisation en cas de dommage, de détérioration ou d'autre atteinte à la qualité de la marchandise</p>	<p>de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents;</p> <p>Art. 12, par. 7: pour non-exécution des instructions</p>		<p>Art. 10, par. 3: responsabilité en cas d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées dans la lettre de transport aérien par le transporteur</p>	<p>en cas de négligence avérée de la personne lésée présentant la réclamation;</p> <p>Art. 18, par. 3: lorsque le transport est effectué par voie terrestre, maritime ou fluviale 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: responsabilité du transporteur s'il se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de la lettre de transport aérien</p>	

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
	<p>Art. 19, par. 6: responsabilité 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 qui en résulte envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier</p>						
<b>Retard dans la livraison</b>	<p>a) les marchandises n'ont pas été livrées dans les délais convenus (comparer avec l'article 16, par. 1)</p> <p>b) à défaut d'une convention, ce délai ne peut être</p>	<p>Art. 11, par. 2: le chemin de fer n'est pas responsable des retards dus au fait que les documents annexés à la lettre de voiture sont insuffisants ou inexacts;</p>	<p>Art. 19:</p> <p>a) en dehors du délai convenu</p> <p>b) la durée effective du transport dépasse le temps dont a besoin un transporteur diligent</p>	<p>Art. 5: dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent</p>		Aucune disposition	Retard exclus

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
	supérieur à celui résultant de l'application des paragraphes 2 à 4  c) le paragraphe 2 de l'article 16 définit les délais maxima de livraison	Art. 14, par. 1 à 7: calcul des délais de livraison de la marchandise;  Art. 17, par. 6: on estime que la marchandise est «perdue» si elle n'a pas été livrée à son destinataire dans un délai de 30 jours après la date d'expiration de la livraison, calculée conformément à l'article 14, et que la gare de destination a indiqué que les produits n'étaient pas arrivés dans la colonne de la lettre de voiture intitulée «Description des produits»;  Art. 20, par. 13: le chemin de fer n'est pas responsable des retards de transport ou de livraison de la marchandise résultant d'une modification du contrat;					

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
		Art. 21, par. 1 et 7: retard de livraison engendré par des obstacles au transport; Art. 23, par. 1 et 5: limites de la responsabilité en matière de retard de livraison; Art. 27, par. 1: montant de l'indemnisation en cas de retard de livraison					
<b>Responsabilité du préjudice indirect ou consécutif</b>	Art. 35: en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, en cas de perte, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison	Art. 10, par. 1 et 5: valeur de la marchandise et déclaration d'intérêt à la livraison	Art. 23, par. 4: prix du transport, droits de douane			Art. 19: responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport, sans restriction	
<b>Charge de la preuve</b>	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 aux chemins 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	Art. 18, par. 1: la preuve de l'acte commercial incombe aux chemins de fer	Art. 18, par. 1: le transporteur doit prouver qu'il n'est pas responsable; Art. 18, par. 2: il incombe à l'ayant droit de prouver que la perte visée au paragraphe 4 de l'article 17 n'est pas due à l'un de ces risques	Art. 16: transporteur peut montrer qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter la perte	Art. 18, par. 2: la charge de la preuve incombe au transporteur; Art. 20: le transporteur doit prouver que le dommage a été causé par la personne qui demande réparation	Art. 20, par. 1: il incombe au transporteur de prouver qu'il a pris toutes les mesures nécessaires ou qu'il lui était impossible de les prendre	Art. 4, par. 1: la charge de la preuve incombe au transporteur; Art. 4, par. 2: elle incombe à la personne se prévalant de l'exonération prévue audit article



<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
<b>Limites de la responsabilité</b>	<p>Art. 30, par. 2: 17 DTS par kilogramme de poids brut manquant, DTS = Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international (FMI);</p> <p>Art. 33, par. 1: 4 fois le prix de transport en cas de retard si la perte ou le dommage résulte du dépassement du délai de livraison;</p> <p>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</p>	<p>Art. 23, par. 2: en tout état de cause, les chemins de fer ne sont pas tenus de verser des dommages et intérêts supérieurs à la perte totale de marchandise;</p> <p>Art. 24, par. 1 à 3: la responsabilité est limitée lorsque le poids de la marchandise est inférieur au poids prévu;</p> <p>Art. 25, par. 1: en cas de perte totale ou partielle des marchandises transportées dont la valeur est déclarée, les chemins de fer indemnisent l'expéditeur ou le destinataire à hauteur de la valeur assurée ou de sa fraction correspondant à la partie du chargement perdue. En cas de perte totale ou partielle d'objets mobiliers</p>	<p>Art. 23, par. 3: remplacé par le Protocole à la CMR du 28 décembre 1980: l'indemnité ne peut dépasser 8,33 DTS par kilogramme de poids brut manquant;</p> <p>Art. 23, par. 5: retard de livraison: 1 fois le prix du transport</p>	<p>Art. 20, par. 1, art. 28: 666,67 DTS par conteneur ou autre unité de chargement ou 2 DTS par kilogramme de poids, la limite la plus élevée étant applicable;</p> <p>1 500 DTS pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25 000 DTS pour les marchandises présentes dans le conteneur;</p> <p>Art. 20, par. 3: retard de livraison: 1 fois le montant du fret et limite établie pour la perte totale</p>	<p>Art. 22, par. 3: 17 DTS par kilogramme</p>	<p>Art. 22, par. 2 b) : 17 DTS par kilogramme</p>	<p>Art. 4, par. 5 a): 2 DTS par kilogramme ou 666,67 DTS par colis</p>

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
		<p>pour lesquels l'expéditeur a indiqué, dans la section «Remarques particulières de l'expéditeur» du bon de livraison, «sans déclaration de valeur», les chemins de fer indemnisent l'expéditeur ou le destinataire au taux de 6 francs suisses par kilogramme de marchandises perdues;</p> <p>Art. 26, par. 3 et 4: montant de l'indemnisation en cas de dommages, de détérioration ou d'autres atteintes à la qualité de la marchandise;</p> <p>Art. 27, par. 1: montant de l'indemnisation en cas de retard de livraison</p>					

Régime	COTIF/CIM (Protocole de 1999)	Accord SMGS (15 octobre 2012)	Convention CMR	CMNI	Convention de Montréal	Convention de Varsovie	Règles de La Haye
Mode	Ferroviaire		Routier	Par voie navigable intérieure	Aérien		Maritime
<b>Déchéance du droit de limiter la responsabilité</b>	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 témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement (les limites de la 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 ne sont pas applicables)	Art. 27, par. 5: accords bilatéraux ou autres accords	Art. 29, par. 1: si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui est considérée comme équivalente au dol	Art. 21: si le transporteur a causé le dommage soit avec l'intention de le provoquer, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement	Aucune	Art. 25: le dol annule toutes les limites de la responsabilité;  Art. 9: si le transporteur accepte des marchandises sans lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions prévues	Art. 4, par. 5 e): si le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement
<b>Exonérations</b>	Art. 23, par. 2: si le dommage a eu pour cause: une faute de l'ayant droit; un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur; un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route); des circonstances que le transporteur	Art. 9, par. 1: absence de conteneur ou d'emballage ou mauvais état de ceux-ci;  Art. 13, par. 4: les dépenses encourues par les chemins de fer lors du transport sont remboursées, notamment celles qui ne sont pas prévues dans les	Art. 17, par. 2: si le dommage a eu pour cause: une faute 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;	Art. 18, par. 1: (par exemple dans les circonstances ci-après: manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers), il est présumé que le transporteur n'aurait pas pu	Art. 18, par. 2: dans la mesure où la destruction, la perte ou l'avarie résulte par exemple d'un vice propre de la marchandise; d'un emballage défectueux; d'un fait de guerre; d'un acte de l'autorité publique;  Art. 20: dans la mesure où le dommage a été	Art. 20, par. 2: en cas de faute de pilotage ou de navigation	Art. 5, par. 1 (art. 4, par. 1): perte ou dommage résultant de l'état d'innavigabilité;  Art. 5, par. 2 (art. 4, par. 2): par exemple, en cas d'actes, de négligence ou de défaut du capitaine, marin, pilote dans la navigation ou dans l'administration du navire; d'incendie;

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
	ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier; Art. 23, par. 3: risques particuliers	tarifs applicables, par exemple les frais de rectification du chargement, de rechargement, de reconditionnement, etc.; Art. 18, par. 5: dispositions relatives à la réduction du poids de la marchandise, etc.; Art. 21, par. 1 à 3: obstacles au transport et à la livraison des marchandises; Art. 23, par. 2, 4 et 5: exceptions/limites de la responsabilité	Art. 17, par. 4: risques particuliers	éviter la perte; Art. 18, par. 2: la charge de la preuve du contraire incombe à la victime	causé par la négligence ou un autre acte ou une omission préjudiciable de la personne qui demande réparation		d'«acte de Dieu»; de faits de guerre; Art. 5, par. 4 (art. 4, par. 4): en cas de tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer; Art. 4, par. 5 h): si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de la nature ou de la valeur des marchandises
<b>Extension de la responsabilité du transporteur/ limites maximales de responsabilité</b>	Art. 5: le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes; Art. 35: en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé la réparation du dommage supplémentaire prouvé		Art. 24, 26: contre paiement d'un supplément de prix à convenir	- possible (art. 4, par. 2); affecte le transporteur substitué dans la mesure où celui-ci l'a accepté expressément et par écrit - art. 20, par. 4: par un accord spécial	Art. 25: le contrat peut fixer des limites de responsabilité plus élevées, l'expéditeur peut faire une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison (art. 22, par. 3) et payer une somme supplémentaire	Art. 22, par. 2: l'expéditeur doit avoir fait une déclaration spéciale d'intérêt à la livraison et payé une somme supplémentaire	Art. 4, par. 5 g): par convention; Art. 5: l'abandon ou l'augmentation doit être inséré dans le connaissance

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
<b>Causes concomitantes</b>	Art. 27, par. 4: responsabilité conjointe et solidaire dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué sont responsables	Art. 22: responsabilité conjointe et solidaire des chemins de fer	Art. 36: action dirigée contre le premier transporteur, le dernier transporteur, ou le transporteur substitué, ou dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs;  Art. 37: indemnité proportionnelle à la part de responsabilité, si l'évaluation est impossible: proportionnellement à la part de rémunération du transport qui revient aux transporteurs successifs		Art. 30, par. 2: le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et de son préposé ne doit pas dépasser les limites susmentionnées;  Art. 48: droit de recours entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait	Art. 30, par. 3: responsabilité conjointe et solidaire des transporteurs successifs	Art. 4 bis, par. 3
<b>Droit de recours</b>	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 la perte ou le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond de la perte			Art. 4, par. 3: droit de recours entre le transporteur et le transporteur substitué			

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
	ou du dommage qu'il a causé; s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé la perte ou 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						
<b>Préposés et agents</b>	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		Art. 29, par. 2: le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité si le dol ou la faute est le fait des préposés ou agents du transporteur	Art. 17: le transporteur est responsable de ses actes	Art. 30	Les préposés sont mentionnés à l'article 20	Art. 4 bis, par. 2 et 3

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
	la loi comme en faisant partie) lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions						
<b>Transporteur substitué/ transporteurs successifs</b>	<p>Art. 27: le transporteur demeure responsable de la totalité du transport;</p> <p>Art. 26: lorsqu'un transport fait l'objet d'un contrat unique et qu'il est assuré par plusieurs transporteurs successifs, chaque transporteur, en prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture, participe au contrat de transport conformément aux clauses de ce document et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison</p>	Art. 33, par. 1 et 2: obligations entre chemins de fer en matière de remboursement des montants versés	Art. 34: les transporteurs successifs assument chacun la responsabilité du transport total	Art. 4, par. 5: responsabilité conjointe et solidaire du transporteur et du transporteur substitué dans la mesure où ils sont tous les deux responsables	<p>Art. 39: pour la définition, voir l'article 1<sup>er</sup>, par. 3:</p> <p>Art. 36, par. 1: chaque transporteur acceptant des marchandises est censé être une des parties du contrat;</p> <p>Art. 36, par. 3: l'expéditeur dispose d'un droit de recours contre le premier transporteur, et le destinataire contre le dernier, et l'un et l'autre pourront agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables</p>	<p>Art. 30, par. 1: les transporteurs successifs sont censés être une des parties contractantes;</p> <p>Art. 30, par. 3: l'expéditeur dispose d'un droit de recours contre le premier transporteur, et le destinataire contre le dernier, et l'un et l'autre contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel le dommage s'est produit</p>	

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
<b>Avis de dommage</b>	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 Dépassement du délai de transport: 60 jours	Art. 29, par. 1, 2 et 3: demandes d'indemnisation et limitation des recours;  Art. 31, par. 1: demandes à déposer sous 9 mois, demandes pour retard de livraison sous 2 mois	Art. 30, par. 1 et 2: 7 jours, dimanche et jours fériés non compris;  Art. 30, par. 3: délai de 21 jours à dater de la mise de la marchandise à disposition du destinataire	Art. 23, par. 3, 4 et 5: dommages apparents: au plus tard au moment de la livraison Dommages non apparents: 7 jours après la livraison Dommages causés par un retard de livraison: 21 jours après la livraison	Art. 31, par. 2: 14 jours à compter de la date de réception; retard: 21 jours à compter de la date de mise à disposition de la marchandise;  Art. 31, par. 4: protestation par réserve écrite dans le délai prévu par le paragraphe 2 de l'article 31; sauf en cas de fraude commise par le transporteur	Art. 26, par. 2: dans un délai de 7 jours à dater de la réception des marchandises; Retard: au plus tard dans les 14 jours à dater de la mise à disposition des marchandises	Art. 3, par. 6: 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. Perte non apparente: 3 jours après
<b>Prescription</b>	Art. 48, par. 1: 1 an; 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)		Art. 32: 1 an; 3 ans en cas de dol	Art. 24, par. 1: 1 an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées	Art. 35, par. 1: 2 ans	Art. 29, par. 1: 2 ans après l'arrivée (prévue) ou à compter de la date d'arrêt du transport	Art. 3, par. 6: 1 an



<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
<b>Juridiction compétente</b>	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	Art. 30, par. 3: le tribunal compétent du pays d'origine de la société ferroviaire à laquelle la demande a été présentée	Art. 31: comme convenu entre les parties, et: lieu où est situé le siège principal du défendeur; ou lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison		Art. 33, par. 1: tribunal du domicile du transporteur; siège principal de l'exploitation; lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu; lieu de destination	Art. 28, par. 1: au choix du demandeur: tribunal du domicile du transporteur; du siège principal de son exploitation; du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu; du lieu de destination	Aucune disposition
<b>Loi applicable</b>	Art. 42, par. 3: Procédure de constatation soumise aux lois de l'État où la constatation a lieu	Art. 36: application de la loi nationale	Art. 31; 32, par. 1 et 3	Art. 27, par. 1: conventions internationales ou dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ou navires		Art. 28, par. 2; 29, par. 2: questions de procédure; loi du tribunal saisi de l'affaire	Aucune disposition

Régime	COTIF/CIM (Protocole de 1999)	Accord SMGS (15 octobre 2012)	Convention CMR	CMNI	Convention de Montréal	Convention de Varsovie	Règles de La Haye
Mode	Ferroviaire		Routier	Par voie navigable intérieure	Aérien		Maritime
<b>Intérêts</b>	Art. 37 par. 2: 5 % par an par. 3: si l'ayant droit ne remet pas au transporteur les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces		Art. 27, par. 1: 5 % par an			Aucune disposition	Aucune disposition
<b>Dispositions spéciales</b>	Art. 13, par. 1: responsabilité du chargement et du déchargement: du transporteur pour les colis; de l'expéditeur pour les wagons complets; du destinataire pour le déchargement après la livraison;  Art. 28 et 29: présomption, en cas de réexpédition, de perte de la marchandise;  Art. 39: responsabilité en cas d'accident nucléaire;	Art. 5: marchandises non admises au transport dans des conditions particulières;  Art. 6: dispositions spéciales pour certaines catégories de trafic;  Art. 7, par. 4: marchandises transportées dans des trains de voyageurs;  Art. 7, par. 6: spécification des gares frontières;  Art. 7, par. 9: transport de bois de chauffage;	Art. 2: si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge, la Convention s'applique pour l'ensemble du transport sauf s'il est prouvé que la perte n'a pas été causée par le transporteur routier;  Art. 14 et 15, par. 1: Obligations du transporteur:	Art. 29: comme convenu, ou droit de l'État dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur  Art. 27 : autres dispositions applicables et dommages causés par un accident nucléaire;  Art. 32: réglementation régionale concernant le dégagement du transporteur de sa responsabilité pour les actes commis par ses préposés ou	Art. 18, par. 4: la période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure; lorsqu'un tel transport a été effectué en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien;  Art. 8: documents relatifs à plusieurs colis;	Art. 31: dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, ces stipulations ne s'appliquent qu'au transport aérien  Obligations du transporteur: service raisonnable rendu au public sans discrimination aucune  Une assurance marchandise n'est pas nécessaire	Art. 2: le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde/les soins et le déchargement des marchandises sont soumis aux responsabilités énoncées dans les Règles;  Art. 4, par. 5 b): l'indemnité est calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées du navire;

<i>Régime</i>	<i>COTIF/CIM (Protocole de 1999)</i>	<i>Accord SMGS (15 octobre 2012)</i>	<i>Convention CMR</i>	<i>CMNI</i>	<i>Convention de Montréal</i>	<i>Convention de Varsovie</i>	<i>Règles de La Haye</i>
<i>Mode</i>	<i>Ferroviaire</i>		<i>Routier</i>	<i>Par voie navigable intérieure</i>	<i>Aérien</i>		<i>Maritime</i>
	<p>Art. 38, par. 1: responsabilité dans le cadre du trafic fer-mer; si le transporteur apporte 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 peut se prévaloir d'un plus grand nombre de clauses d'exonération (incendie, sauvetage de vies ou de biens en mer, chargement de la marchandise sur le pont du navire, par exemple)</p> <p>Les parties ont plus de latitude en ce qui concerne le paiement des frais (art. 10) et la fixation des délais de livraison (art. 16)</p>	<p>Art. 7, par. 14: lettre de voiture électronique;</p> <p>Art. 7, par. 15: application de la lettre de voiture commune CIM/SMGS;</p> <p>Art. 9, par. 3: adjonction de vignettes</p>		mandataires (art. 17), possible par déclaration	<p>Art. 38: dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, ces dispositions ne s'appliquent qu'au transport aérien;</p> <p>Art. 34: arbitrage</p>		Art. 9: responsabilité en cas d'accident nucléaire