



Conseil économique et social

Distr. générale
23 janvier 2014
Français
Original: anglais, français et russe

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

Septième session

Genève, 3 et 4 avril 2014

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Unification du droit ferroviaire international
en vue d'instaurer un seul régime juridique pour
le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises**

Proposition de l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires pour un droit eurasiatique uniforme pour le transport ferroviaire des marchandises

Communication de l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires

I. Remarques générales

1. Conformément a) à la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités connexes menées à cette fin, et notamment les alinéas a) et c) du paragraphe 2 (ECE/TRANS/2013/2), signée à Genève par 37 pays membres de la CEE-ONU, lors de la session ministérielle de la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieur, et b) au mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ECE/TRANS/2013/9), adopté par le Comité des transports intérieurs à la même session (ECE/TRANS/236, par. 14 et 29), il convient, d'une part, d'établir un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés, qui pourraient faciliter les procédures de franchissement des frontières, notamment pour le transport en transit et, d'autre part, d'uniformiser le droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique.

2. Afin de faciliter les travaux se rapportant à l'uniformisation du droit de transport ferroviaire eurasiatique des marchandises, l'Organisation intergouvernementale pour les

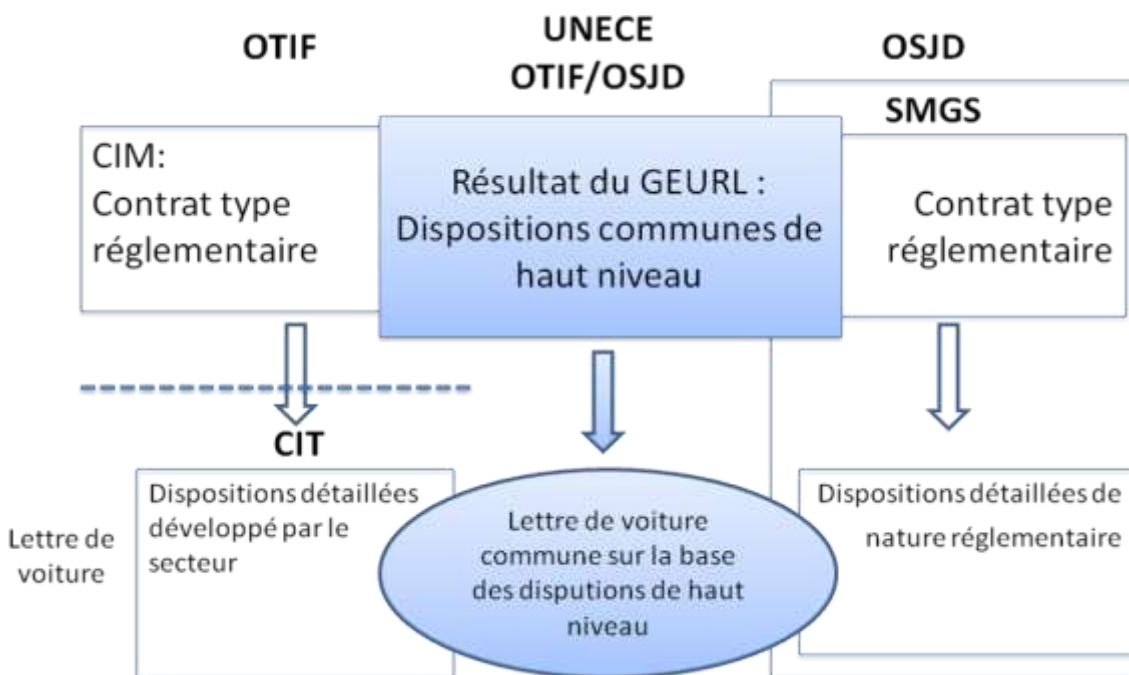
transports internationaux ferroviaires (OTIF) soumet au Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire son analyse sur le cadre général à mettre en place pour l'élaboration d'un droit eurasiatique uniforme pour le transport ferroviaire de marchandises. Les versions originales anglaise et française de ce texte n'ont pas été revues par les services d'édition.

3. Le projet se propose d'établir un régime juridique pour le transport ferroviaire transcontinental des marchandises (ci-après régime juridique) devant s'appliquer à certains couloirs à haute performance ou, si les parties au contrat de transport en décident ainsi, au transport ferroviaire transcontinental des marchandises, afin de pallier la coexistence de deux systèmes juridiques internationaux différents (COTIF/CIM et SMGS).

4. Cette proposition reprend les principaux éléments d'une étude commanditée par l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) en 2011. Conscient de la nécessité d'avancer de manière concrète sur ce sujet, le projet s'inspire non seulement de la COTIF/CIM et du SMGS, mais aussi de la CMR qui fut développée il y a 55 ans sur la base de la CIM alors en vigueur et qui aujourd'hui s'applique et est reconnue aussi bien en Europe qu'en Asie.

5. Cette proposition se limite à des dispositions de haut niveau qui devront servir de base à un contrat commun, matérialisé par une lettre de voiture commune. A vrai dire, le travail remarquable déjà effectué par l'OSJD et le CIT sur la lettre de voiture commune, auquel l'OTIF a activement participé pourrait servir de base à un tel contrat.

Figure 1
Nature du travail à accomplir



6. L'OTIF est en effet persuadée que la large propagation de règles de droit uniformes pour le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises n'est possible que grâce à la reprise de prescriptions éprouvées telles que le SMGS et la COTIF/CIM. Dans ce cadre, une base juridique commune, développée sous l'égide de la CEE-ONU et compatible avec les deux droits sera de nature à donner une base juridique solide à un contrat unique.

7. Les dispositions présentées ici ont vocation, dans les discussions à venir, à s'intégrer dans la colonne 4 du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9.

II. Proposition détaillée

Titre premier Généralités

Article premier Champ d'application

Pour la définition du champ d'application du régime juridique, deux possibilités sont prévues :

- une application convenue par les parties au contrat de transport pour le transport transcontinental des marchandises lorsque les parties ont jugé pertinent que le régime juridique soit appliqué, selon la nature de la marchandise et l'itinéraire.
- A côté de cette possibilité, l'OTIF pense qu'une application contraignante pour le transport transcontinental des marchandises sur certains couloirs à haute performance pourrait être développée notamment sur des axes qui supposent une part d'intermodalité (trafics maritimes sur la Caspienne, par exemple). Si les parties contractantes concluent un accord à cet effet, le régime juridique s'applique «de plein droit», selon le modèle des lignes CIM¹.

Figure 2

Champ d'application convenu



L'article premier, § 2 du projet établit que le régime juridique ne permet d'éviter l'application du droit national que si le transport direct de marchandises doit franchir la frontière CIM-SMGS et que les CIM ou le SMGS ne peuvent lui être appliqués en continu. La validité des CIM, pour les transports strictement régis par les CIM, et du SMGS, pour les transports strictement régis par le SMGS, ne doit pas être remise en cause. Cela vaut également lorsque pour les transports à la fois CIM et SMGS, les parties prévoient une réexpédition à la frontière des deux systèmes juridiques.

¹ La question de l'inscription éventuelle des lignes intermodales et des corridors devra être précisée.

Si les deux parties à un contrat de transport concluent un contrat selon les termes de l'article premier, § 2 des CIM, les CIM s'appliquent alors en continu pour ledit transport. Un contrat en vertu de l'article premier, § 1 du présent projet est alors exclu.

§ 1

Le présent régime juridique s'applique à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux entre des États parties au présent régime juridique (appelés ci-après États parties), lorsque les parties au contrat de transport conviennent de l'application du présent régime juridique.

Il s'applique également lorsque les couloirs nommés en annexe 1 au présent régime juridique sont empruntés.

Le présent régime juridique s'applique dans les mêmes conditions lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure.

§ 2

Le présent régime juridique ne peut être convenu pour les transports de marchandises auxquels s'appliquent les RU CIM ou le SMGS.

Article 2 Prescriptions de droit public et dérogations

Le § 1 est essentiellement une clarification, sa teneur s'applique également sans mention expresse.

Le § 2 vise à ce que le régime juridique soit plus aisément «toléré» par les États non signataires traversés en transit (p. ex. : prise en considération par les tribunaux du pays de transit lorsqu'une procédure y est en instance).

Lorsque les parties à un contrat de transport conviennent de l'application du régime juridique, le § 3 dispose qu'il s'applique alors obligatoirement. Comme les conventions plus récentes (cf. art. 25 à 27 de la Convention de Montréal), le présent projet prévoit que le transporteur peut élargir sa responsabilité et ses obligations au profit du client. Une disposition correspondante est également prévue à l'article 5, 3^e phrase des CIM, tandis que l'article 2, § 1 du SMGS suppose une force obligatoire illimitée du SMGS.

§ 1

Les transports auxquels s'applique le présent régime juridique restent soumis aux prescriptions de droit public qui leur sont applicables, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier.

§ 2

Pour les transports effectués entre deux États parties, transitant par un État non partie, les États concernés peuvent conclure et publier des accords qui dérogent au présent régime juridique.

§ 3

Sauf dispositions contraires dans présent régime juridique, les parties ne peuvent valablement convenir de dérogations au présent régime juridique. Un transporteur peut

assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par le présent régime juridique.

§ 4

À défaut de stipulation dans le présent régime juridique, le droit de l'État dans lequel l'ayant droit fait valoir ses droits est applicable (droit national).

Article 3 Définitions

Cet article reprend en les adaptant les définitions présentes à l'article 3 des CIM, il faudra les rendre compatibles avec d'éventuelles futures définitions correspondantes du SMGS.

Aux fins du présent régime juridique :

a) «transporteur» désigne le transporteur contractuel avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat ;

b) «transporteur substitué» désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire ;

c) «Conditions générales de transport» désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque État partie et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci ;

d) «unité de transport intermodal» désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

e) «détenteur» désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition, et qui est inscrit dans un registre officiel de véhicules, s'il y en a un.

Titre II Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 4 Contrat de transport

Afin de tenir compte des besoins du secteur ferroviaire, il est précisé que tout envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture (cf. art. 6, § 6 des CIM et art. 7, § 1, al. 3 du SMGS).

La «lettre de voiture uniforme CIM/SMGS» inspirera la création de la lettre de voiture uniforme pour le régime juridique.

La lettre de voiture électronique, devra également être prévue en s'inspirant notamment du Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique du 20 février 2008.

§ 1

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture uniforme. Une lettre de voiture doit être établie pour l'ensemble des marchandises devant être acheminées en vertu d'un contrat de transport, même si l'envoi est effectué par colis séparés, dans plusieurs wagons ou dans un train complet.

L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent pas l'existence du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions du présent régime juridique.

§ 2

Les associations internationales des transporteurs établissent le modèle uniforme de lettre de voiture (et les langues à utiliser – ou pouvant être utilisées – à l'impression et pour la remplir)².

§ 3

La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être imprimée ou remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.

Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 4

La lettre de voiture peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données³.

Article 5 Teneur de la lettre de voiture

L'article serait structuré selon la différenciation usuelle :

- des éléments toujours obligatoires dans la lettre de voiture (§ 1) ;
- des éléments parfois obligatoires (§2) ;
- des éléments facultatifs (§ 3).

§ 1

La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

- a) le lieu et la date de son établissement ;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs contractuels ;
- d) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise (ainsi que le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est effectivement remise s'il n'est pas le ou un transporteur contractuel) ;
- e) le lieu de livraison prévu ;
- f) le nom et l'adresse du destinataire ;
- g) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID – Appendice C à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) et aux Règles de transport

² L'articulation entre les associations internationales de transporteurs et les États parties / Organisations intergouvernementales devra faire l'objet d'une étude spécifique.

³ Le processus de révision des CIM actuellement en préparation prévoit une rédaction nouvelle au sujet de la lettre de voiture électronique.

applicables aux marchandises dangereuses (Annexe 2 de la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer) ;

- h) le nombre, les marques et les numéros des colis constituant l'envoi ;
- i) la masse brute de la marchandise ou sa quantité exprimée sous d'autres formes ;
- j) le numéro du ou des wagons dans lesquels est transportée la marchandise ;
- k) l'unité de transport intermodal, sa catégorie, son numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification ;
- l) une énumération exhaustive des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat (le renvoi aux données accessibles aux parties est suffisant) ;
- m) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat et jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire, ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire.

§ 2

Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :

- a) les frais que l'expéditeur prend à sa charge ;
- b) le délai de livraison convenu ;
- c) l'itinéraire convenu ;
- d) une liste des documents non cités au paragraphe 1, lettre l) remis au transporteur ;
- e) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

§ 3

D'un commun accord, les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 6 Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

Cet article correspond aux articles 7 et 22 de la CMR, à l'article 10 de la Convention de Montréal, aux articles 8 et 9 des CIM ainsi qu'à l'article 12, § 1 du SMGS.

L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait :

- a) de l'inscription par l'expéditeur de mentions insuffisantes sur la lettre de voiture ;
- b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites pour les marchandises dangereuses.

Dans le cas prévu à la lettre b), le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article 7 Paiement des frais

Comme suite au concept du régime juridique s'appuyant sur un contrat de droit privé, les obligations de service public du transporteur sont d'emblée écartées, en particulier l'obligation de transporter et l'obligation tarifaire. Si ce type d'obligation devait être maintenu, il faudrait prévoir une phrase du type «sans préjudice de dispositions d'ordre public pesant sur le transporteur ...».

§ 1

Sauf accord contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais liés au transport sont payés par l'expéditeur.

§ 2

Lorsqu'en vertu d'un accord entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont portés à la charge du destinataire, l'expéditeur reste quand même tenu au paiement des frais si le destinataire n'a ni retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 13, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 14.

Article 8 Vérification

Cet article reprend pour l'essentiel l'article 11 des CIM et tient compte de l'article 12, § 2 du SMGS.

§ 1

Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si l'expéditeur a respecté les conditions de transport et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit ; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu.

Le contenu de l'envoi ne peut être vérifié au cours du transport que si des prescriptions douanières ou autres l'exigent, qu'il en va de la sécurité de l'exploitation ou que cela est nécessaire à la préservation de la marchandise pendant l'opération de transport.

§ 2

Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les prescriptions de droit public n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise et, le cas échéant, sur le duplicata de la lettre de voiture. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

§ 3

Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des indications de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité de la marchandise autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 9 Force probante de la lettre de voiture

Cet article s'inspire de l'article 12 des CIM et de l'article 9 de la CMR.

§ 1

La lettre de voiture signée par les deux parties contractantes 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.

§ 2

Si la lettre de voiture ne comporte pas de réserves motivées du transporteur, il est supposé, jusqu'à preuve du contraire, que l'état apparent de la marchandise et de son emballage était bon au moment de la prise en charge par le transporteur.

§ 3

Lorsque le transporteur a chargé la marchandise ou l'a vérifiée conformément aux dispositions de l'article 8, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'exactitude des indications de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité de la marchandise autrement indiquée. La lettre de voiture ne fait pas foi si elle comporte une réserve motivée.

Article 10 Emballage, chargement

Cet article reprend l'article 10 de la CMR de manière condensée, comme il avait été repris dans l'article 14 des CIM (voir aussi l'art. 9, § 1, 2e phrase du SMGS). L'article régit la responsabilité de l'expéditeur pour les chargements défectueux (cf. art. 13, § 2 des CIM et art. 9, § 4, al. 4 du SMGS).

§ 1

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

§ 2

L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur.

Article 11 Accomplissement des formalités administratives

Cet article correspond à une reformulation de l'article 11 de la CMR et de l'article 15, § 1 à 3 des CIM (voir également l'art. 11, § 1, al. 1 et § 2, al. 1 et 2 ainsi que l'art. 23, § 1, al. 2 et § 2 du SMGS).

§ 1

L'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires à l'accomplissement des formalités par les douanes ou par d'autres autorités administratives avant la livraison de la marchandise ; il doit également fournir au transporteur tous les renseignements exigés.

§ 2

Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si les documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

§ 3

Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents ayant été mis à sa disposition, à moins que le dommage ne provienne de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. L'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 12 Délais de livraison

Sur le modèle de l'article 19 de la CMR, que suit également l'article 16 des CIM, le délai de livraison est défini en premier lieu par accord des parties. Sur le modèle de l'article 16, § 3 des CIM et de l'article 14, § 3 à 5 du SMGS, la possibilité de délais supplémentaires est prévue mais fortement limitée.

§ 1

L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. À défaut d'un accord, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des paragraphes 2 à 4.

§ 2

Sous réserve des paragraphes 3 et 4, les délais maximums de livraison sont de 12 heures pour l'expédition et 24 heures par fraction indivisible de ... (p. ex. 400) km. Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu ou, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3

Dans ses conditions générales de transport, le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans le cas où des circonstances extraordinaires que le transporteur ne peut éviter et aux conséquences desquelles il ne peut obvier entraînent un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

§ 4

Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise ; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur.

Article 13 Livraison, droit de gage

Cet article s'inspire de l'article 13 de la CMR, de l'article 17 des CIM et des articles 17, § 1, et 19 du SMGS.

§ 1

Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances encore impayées selon le contrat de transport.

§ 2

En vertu du paragraphe 1, le destinataire peut demander au transporteur, après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. En cas de contestation portant sur les obligations du destinataire, le transporteur n'est obligé d'effectuer la livraison de la marchandise que si une caution lui est fournie par le destinataire.

§ 3

Si la marchandise est avariée, livrée en retard ou perdue, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport.

§ 4

La livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.

§ 5

En raison de toutes les créances résultant du contrat de transport, le transporteur dispose d'un droit de gage sur la marchandise et les documents l'accompagnant. Il conserve ce droit tant que la marchandise est en sa possession. L'effet et l'exercice du droit de gage sont régis par le droit du lieu où il fait valoir son droit de gage.

Article 14 Droit de disposer de la marchandise

Cet article reprend de manière condensée l'article 12, § 1 à 4 de la CMR, l'article 18 des CIM et l'article 20, § 1 à 3 et 7 du SMGS.

§ 1

L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur d'arrêter le transport de la marchandise, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire ou un lieu différent de celui indiqué sur la lettre de voiture.

§ 2

Le droit de disposition de l'expéditeur est transféré au destinataire au moment défini par l'expéditeur dans la lettre de voiture. À moins que l'expéditeur n'en dispose autrement, le droit de disposition est transféré au destinataire dès que la marchandise arrive dans l'État de destination. Si le destinataire a droit de disposer de la marchandise, le transporteur doit se conformer à ses ordres.

§ 3

Si, en exerçant son droit de disposition, le destinataire ordonne de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.

§ 4

Le droit de disposition de l'expéditeur ou du destinataire s'éteint lorsque le destinataire ou un tiers habilité a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits conformément à l'article 13, § 2 et 3.

Article 15 Exercice du droit de disposition

Cet article reprend de manière condensée l'article 12, § 5 à 7 de la CMR et l'article 19 des CIM (voir également l'art. 20, § 4, 5, 10 et 11 du SMGS).

§ 1

La personne qui a le droit de disposer de la marchandise doit inscrire dans le duplicata de la lettre de voiture les modifications souhaitées au contrat de transport (ordres) et présenter ledit duplicata au transporteur. Il doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice entraînés par l'exécution des ordres, sauf en cas de faute du transporteur.

§ 2

Le transporteur n'est pas tenu de suivre les ordres si leur exécution est impossible, illicite ou non raisonnablement exigible, car elle entrave l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur ou porte préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois. Un ordre ne doit jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 3

Lorsqu'en raison des conditions prévues aux paragraphes 1 et 2, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 4

Le transporteur qui n'exécute pas un ordre par sa faute, ou l'exécute incorrectement, est responsable des dommages en résultant. Le transporteur qui exécute les ordres donnés 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. Dans ce cas, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 16 Empêchements au transport et à la livraison

Cet article s'inspire des articles 14 et 15 de la CMR, des articles 20 et 21 des CIM et de l'article 21 du SMGS. Comme dans le SMGS, les empêchements au transport et à la livraison sont réunis dans un seul article.

§ 1

S'il apparaît après la prise en charge de la marchandise que le transport ou la livraison n'a pas été effectué conformément au contrat de transport, le transporteur demande des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise, ou, en cas d'empêchements de livraison, au destinataire.

§ 2

Si, en vertu de l'article 15, § 3, le destinataire a ordonné la livraison de la marchandise à un tiers, le destinataire est substitué à l'expéditeur et ce tiers au destinataire, pour l'application du paragraphe 1.

§ 3

S'il est possible de remédier à un empêchement au transport en modifiant l'itinéraire, il est laissé à l'appréciation du transporteur de décider si une telle modification doit être effectuée

ou s'il est dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise que le transporteur lui demande des instructions.

§ 4

Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire et l'expéditeur en est avisé sans délai.

Article 17 Conséquences des empêchements

La disposition s'inspire de l'article 16 de la CMR, de l'article 22 des CIM et de l'article 21, § 3, 5 et 7 du SMGS.

§ 1

Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause :

- a) sa demande d'instructions ;
- b) l'exécution des instructions reçues ;
- c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps ;
- d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 16, § 3, sans avoir demandé des instructions, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable pour l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2

Si le transporteur ne peut obtenir des instructions licites et raisonnablement exigibles en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Il peut par exemple, aux frais de l'ayant droit, conserver la marchandise ou la renvoyer à l'expéditeur ou la décharger et la conserver pour l'ayant droit ou confier sa garde à un tiers. Dans ce dernier cas, le transporteur n'est responsable que du choix judicieux de ce tiers. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous les autres frais liés au transport.

§ 3

Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée ; dans un tel cas, le transporteur peut détruire la marchandise inutilisable.

§ 4

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, le transporteur peut réclamer la différence.

§ 5

La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise.

Titre III Responsabilité du transporteur (ou d'une pluralité de transporteurs)

Article 18 Fondement de la responsabilité

Compte tenu du principe du contrat de transport consensuel et au vu des transports (planifiés) concernés, il est supposé que plusieurs transporteurs peuvent être «transporteurs contractuels». Les formes du «transporteur subséquent» et du «transporteur substitué» pourraient donc être redéfinies dans ce cadre.

§ 1

Le transporteur qui a conclu le contrat de transport est responsable des dommages 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. Si plusieurs transporteurs ont conclu le contrat de transport, ils constituent une pluralité de transporteurs contractuels et sont tenus solidairement.

§ 2

Si un transport régi par un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, tout transporteur n'étant pas déjà transporteur contractuel entre dans le contrat de transport et assume les obligations découlant de la lettre de voiture lorsqu'il prend en charge la marchandise avec la lettre de voiture.

§ 3

Si le transporteur recourt à un transporteur substitué, les articles 26 et 27, § 2 sur les personnes dont répond le transporteur et l'étendue de la responsabilité des autres personnes s'appliquent.

Article 19 Exonération de la responsabilité

L'article 18 ne dispose qu'au sujet du fondement de la responsabilité, mais pour différentes catégories de transporteurs. L'article 19 est un article indépendant comportant des exonérations de la responsabilité, sur le modèle de l'article 17, § 2 de la CMR, de l'article 23, § 2 des CIM et de l'article 23, § 3, chiffres 1 et 3 du SMGS.

Le transporteur est déchargé de la responsabilité définie à l'article 18 dans la mesure où la perte ou l'avarie de la marchandise ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre ou une instruction de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Article 20 Présomption de perte de la marchandise

Cet article reprendrait l'article 20 de la CMR et l'article 29 des CIM. À la différence de ces articles, l'article 17, § 6 du SMGS suppose que le destinataire doit encore réceptionner la marchandise lorsqu'elle arrive moins de six mois après l'expiration du délai de livraison. D'après le SMGS, le destinataire n'a donc pas de droit d'option : pendant six mois, il est encore tenu de réceptionner la marchandise ; après six mois, elle ne doit plus lui être livrée. Par contre, selon la CMR et les CIM, l'ayant droit (expéditeur ou destinataire) a, pendant un an, le choix soit d'exiger la livraison de la marchandise, soit d'y renoncer et de conserver l'indemnité pour perte.

§ 1

L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours / six semaines qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2

L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.

§ 3

Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au paragraphe 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu à l'article 24.

§ 4

À défaut soit de la demande visée au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

Article 21 Indemnité en cas de perte

Cet article s'inspire de l'article 23, § 1, 2 et 4 de la CMR, de l'article 30, § 1, 3 (seulement au sujet des unités de transport intermodal) et 4 des CIM ainsi que de l'art. 25 du SMGS.

§ 1

En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit rembourser la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge ainsi que les frais de l'ayant droit consécutifs à la constatation du dommage. Si une partie de la marchandise a été livrée, la valeur de la marchandise reçue par l'ayant droit est soustraite à l'indemnité.

§ 2

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité. Si la marchandise est vendue juste avant d'être prise en charge pour le transport, il est présumé que, déduction faite des frais de transports, le prix de vente indiqué dans la facture du vendeur correspond au prix du marché.

§ 3

Le transporteur doit en outre rembourser le prix du transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits ; le paragraphe 1, deuxième phrase, s'applique par analogie.

§ 4

En cas de perte d'une unité de transport intermodal ou de ses pièces, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle de l'unité de transport ou de ses pièces au jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu de la prise en charge.

§ 5

Le transporteur ne doit pas indemniser d'autres dommages.

Article 22 Indemnité en cas d'avarie

Cet article s'inspire de l'article 25 de la CMR, de l'article 32 des CIM et de l'article 26 du SMGS.

§ 1

En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit verser une indemnité équivalente à la dépréciation et rembourser les frais de l'ayant droit consécutifs à la constatation du dommage. L'indemnité pour la dépréciation est calculée en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 21, § 2, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination. Les frais nécessaires à l'atténuation et la réparation des dommages sont supposés correspondre à la dépréciation.

§ 2

Le transporteur doit en outre rembourser les frais mentionnés à l'article 21, § 3 avec le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 3

L'indemnité ne peut en aucun cas excéder :

a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie ;

b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

§ 4

En cas d'avarie d'une unité de transport intermodale ou de ses pièces, l'indemnité est limitée au coût de la remise en état. Le paragraphe 3 s'applique par analogie.

§ 5

Le transporteur ne doit pas indemniser d'autres dommages.

Article 23 Montant maximal de l'indemnité

À l'inverse de la CMR (art. 29) et des CIM (art. 36), la Convention de Montréal ne prévoit pas de suppression des limites légales de responsabilité dans le cas où le transporteur a commis une faute grave (dol ou imprudence consciente de ses organes, son personnel ou ses préposés), elle comporte un montant maximal d'indemnisation par kilogramme (19 droits de tirage spéciaux) plus élevé que la CMR et les CIM.

L'opportunité d'un tel changement pourrait être discutée.

§ 1

L'indemnité à verser au titre des articles 21, § 1 et 22, § 1 ne peut dépasser ... (p. ex. 20) unités de compte par kilogramme de masse brute :

- a) de la totalité de l'envoi, si la totalité de l'envoi est perdue ou dépréciée ;
- b) de la partie concernée de l'envoi, si seule une partie de l'envoi est perdue ou dépréciée.

§ 2

L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Le montant visé au paragraphe 1 du présent article est converti dans la monnaie nationale d'un État sur la base de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence arbitrale ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

Article 24 Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

Cet article s'inspire de l'article 33 des CIM et de l'article 27, § 1 et 2 du SMGS.

L'article 23, § 5 de la CMR se contente de constater que les dommages causés par le dépassement du délai de livraison sont à indemniser à concurrence du prix du transport.

§ 1

Si un dommage, y compris une avarie de la marchandise, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas ... (p. ex. le quadruple) du prix de transport.

§ 2

Si la marchandise est perdue ou dépréciée par une perte partielle, il n'y a pas d'indemnité pour cause de dépassement du délai de livraison.

§ 3

Si l'avarie de la marchandise n'est pas consécutive au dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au paragraphe 1 se cumule avec celle prévue à l'article 22.

§ 4

En aucun cas, le cumul de l'indemnité pour cause de dépassement du délai de livraison et des indemnités pour perte partielle ou avarie ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 5

Lorsque le délai de livraison est établi par convention, cette convention peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au paragraphe 1. Si, dans un tel cas, non seulement le délai convenu mais aussi le délai prévu selon l'article 12 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue dans le présent article.

Article 25 Conversion et intérêts

Cet article s'inspire de l'article 27 de la CMR, de l'article 37 des CIM et de l'article 28, § 2 et 3 du SMGS.

§ 1

Lorsque le calcul d'une indemnité implique la conversion de sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2

L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 33, § 2 ou du jour de la demande en justice.

Article 26 Personnes dont répond le transporteur

Cet article correspond à l'article 3 de la CMR et à l'article 40 des CIM. Le SMGS ne comporte pas une telle disposition.

Comme dans les CIM, les gestionnaires d'infrastructure (juridiquement indépendants) sont considérés comme des préposés au transporteur, afin que les clients lésés ne soient pas renvoyés d'un transporteur à un gestionnaire si ceux-ci sont en litige quant à qui a causé le dommage. La disposition fait également en sorte qu'un gestionnaire d'infrastructure directement poursuivi peut s'appuyer sur les limites de responsabilité du présent régime juridique.

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 27 Autres actions

Cet article correspond à l'article 28 de la CMR et à l'article 41 des CIM. Le SMGS ne comporte pas de telles dispositions.

Cet article empêche aux parties lésées de «se réfugier dans un autre régime juridique» (de préférence le droit national) pour demander des indemnités plus élevées que celles prévues par le régime juridique.

§ 1

Dans tous les cas auxquels s'applique le présent régime juridique, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations du présent régime juridique.

§ 2

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 26.

Titre IV Exercice des droits

Article 28 Déclaration de dommages

L'article 28 prévoit, sur le modèle de la CMR (art. 30) et de la Convention de Montréal (art. 31), une déclaration de dommages de l'expéditeur ou du destinataire pour la sauvegarde de leurs droits.

§ 1

Si la perte partielle ou l'avarie de la marchandise est apparente et si le destinataire ou l'expéditeur ne la signale pas au plus tard à la livraison de la marchandise, la marchandise est réputée livrée dans un état conforme aux stipulations du contrat. La déclaration de dommages doit caractériser le dommage de manière suffisamment explicite.

§ 2

Lorsque la perte partielle ou l'avarie de la marchandise n'est pas apparente, le paragraphe 1 s'applique par analogie si le dommage n'est pas déclaré dans les sept jours suivants la livraison.

§ 3

Le droit d'exercer une action judiciaire dans le cas d'un retard de livraison est éteint si le destinataire ne déclare pas le retard dans les trente jours suivant la livraison de la marchandise.

§ 4

La déclaration de dommages à la livraison peut être déposée contre celui qui a livré la marchandise. La déclaration après livraison doit être effectuée contre le transporteur. Pour respecter les délais, il suffit d'envoyer la déclaration en temps voulu. Le calcul du délai est régi par le droit de l'État dans lequel la livraison est effectuée.

Article 29 Qualité pour agir en justice

Cet article régleme la légitimation active et s'inspire de l'article 44, § 1 à 3 des CIM et de l'article 30, § 1 du SMGS.

§ 1

L'expéditeur peut ester en justice s'il détient le droit de disposer de la marchandise en vertu de l'article 14 ou s'il y a empêchement à la livraison. Le destinataire peut ester en justice s'il détient le droit de disposer de la marchandise en vertu de l'article 14 ou s'il a agi en vertu de l'article 14, § 4, sans avoir perdu son droit de disposer de la marchandise au profit d'un tiers qui aurait alors acquis le droit d'ester.

§ 2

L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

Article 30 Qualité pour défendre en justice

Cet article régleme la légitimation passive et s'inspire de l'article 36 de la CMR, de l'article 36, § 3 de la Convention de Montréal, de l'article 45 des CIM et de l'article 30, § 2 du SMGS.

L'action judiciaire ne peut être exercée que contre l'un des transporteurs participant au transport, même s'il y a plusieurs transporteurs contractuels. Comme les CIM, le projet n'autorise pas la jonction d'instances. Si plusieurs transporteurs sont responsables solidairement et si l'un d'eux est condamné au paiement, la répartition s'effectue selon l'article 37. Un jugement rejetant l'action judiciaire, en faveur du transporteur, est également en faveur des autres transporteurs ayant participé au transport (requête nécessairement conjointe).

§ 1

Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées contre le ou un transporteur contractuel, contre le transporteur ayant livré la marchandise, ou contre le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2

L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou au profit duquel elle a été perçue.

§ 3

L'action judiciaire peut être exercée contre un autre transporteur, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 4

Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option expire dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux.

Article 31 Forum

Cet article reprend l'article 31, § 1, 2 et 5 de la CMR, l'article 46 des CIM et l'article 11 de la COTIF.

§ 1

Les actions judiciaires fondées sur le présent régime juridique peuvent être intentées devant les juridictions des États parties désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'État sur le territoire duquel :

- a) 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
- b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2

Lorsqu'une action fondée sur le présent régime juridique est en instance devant une juridiction compétente aux termes du paragraphe 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la

juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'État où la nouvelle action est intentée.

§ 3

Il ne peut être exigé de caution de ressortissants d'États parties, ayant leur siège ou un établissement dans un de ces États, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis au présent régime juridique.

Article 32 Exécution de jugements, saisies

L'article 32 s'inspire de l'article 31, § 3 et 4 de la CMR et de l'article 12 de la COTIF. Comme l'article 31, § 3 du projet, il entend faciliter et protéger l'activité transfrontalière des transporteurs.

§ 1

Lorsque dans un litige visé à l'article 31, un jugement rendu par une juridiction d'un État partie est devenu exécutoire dans cet État, il devient également exécutoire dans chacun des autres États parties aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans l'État intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Les dispositions du présent article s'appliquent aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires, mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations en dommages et intérêts qui seraient prononcés en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.

§ 2

Les créances d'un transporteur nées d'un transport soumis au présent régime juridique sur un transporteur qui ne relève pas du même État partie, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'État partie dont relève le transporteur titulaire des créances à saisir.

§ 3

Les véhicules ferroviaires utilisés pour un transport soumis au présent régime juridique ne peuvent être saisis sur un territoire autre que celui de l'État partie dans lequel le détenteur a son siège social qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet État.

Article 33 Prescription

Cet article s'inspire de l'article 32 de la CMR, de l'article 48 des CIM et de l'article 31 du SMGS.

§ 1

Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis au présent régime juridique se prescrivent après ... (p. ex. un) an(s).

Le délai de prescription court :

- a) dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard de livraison, à compter du lendemain du jour où la marchandise a été livrée ;
- b) dans le cas de perte totale, à partir du lendemain du trentième jour après l'expiration du délai convenu ;
- c) dans tous les autres cas, à compter du lendemain du jour où le droit peut être exercé pour la première fois.

§ 2

La prescription est suspendue par une réclamation remise par écrit au transporteur pouvant être actionné en vertu de l'article 30, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, le délai de prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 3

La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse est à la charge de la partie qui invoque ce fait.

§ 4

L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 5

Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Article 34 Procédure d'arbitrage

Sur le modèle de l'article 33 de la CMR, de l'article 34 de la Convention de Montréal et de l'article 28, § 2 de la COTIF, l'article 34 du projet permet aux parties au contrat de transport d'attribuer compétence à un tribunal arbitral. Comme pour la CMR et la Convention de Montréal, le régime juridique reste obligatoirement applicable.

Pour les litiges auxquels s'appliquent le présent régime juridique, le contrat de transport ou un accord écrit entre les parties intéressées peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral, qui devra appliquer le présent régime juridique. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des fors prévus à l'article 31. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale ou se réfèrent à un règlement d'arbitrage largement reconnu.

Titre V Rapports des transporteurs entre eux

Article 35 Décompte

Cet article correspond à l'article 49, § 1 des CIM et à l'article 32 du SMGS.

(§ 1)

Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

(§ 2)

L'article 9 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.)

Article 36 Droit de recours

Cet article correspond aux articles 37 et 38 de la CMR, à l'article 50 des CIM et l'article 33, § 1 du SMGS.

§ 1

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu du présent régime juridique dispose d'un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable ;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé ; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c) ;
- c) 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.

§ 2

Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 37 Procédure de recours

La procédure de recours est réglementée sur le modèle sur l'article 39 de la CMR, l'article 51 des CIM et l'article 33, § 4 du SMGS.

§ 1

Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 36 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2

Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3

Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4

Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'État sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5

Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le paragraphe 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6

Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 38 Responsabilité en cas de perte ou d'avarie de véhicules ou d'unités de transport intermodal d'autres transporteurs

Le transport de marchandises par plusieurs transporteurs subséquents est très fréquent dans le secteur ferroviaire. Les wagons et unités de transport intermodal mis à disposition par un transporteur sont donc très souvent utilisés par d'autres transporteurs. La COTIF comporte dans son appendice D (RU CUV), et le SMGS dans son annexe 10, un droit d'utilisation des véhicules qui tient compte de cette situation concernant les véhicules tiers utilisés. Il semble pertinent d'initier une réflexion sur les responsabilités des différents transporteurs pour les wagons utilisés ainsi que pour les unités de transport intermodal utilisées.

Articles 39 Conventions au sujet des recours

Cet article correspond à l'article 40 de la CMR et à l'article 52 des CIM.

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 35, 36 et [38].
