



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-neuvième session**

Genève, 21-24 février 2017

Point 5 e) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques à caractère modal et thématique :**Transport ferroviaire****Tableau récapitulatif de comparaison entre le droit ferroviaire unifié et les autres régimes ferroviaires, destiné à faciliter le suivi de la mise en œuvre pilote des dispositions juridiques****Note du secrétariat****Introduction**

1. La présente note contient une synthèse de la comparaison entre le droit ferroviaire unifié et les autres régimes ferroviaires, pour examen par le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire et par les entreprises ferroviaires dans le cadre de la mise en œuvre pilote des projets de dispositions juridiques et du suivi de ces essais.
2. Conformément à la résolution du Comité des transports intérieurs (CTI) sur l'uniformisation du droit ferroviaire (ECE/TRANS/2016/17), les entreprises ferroviaires et les organisations internationales actives dans le domaine des chemins de fer ont été encouragées à tester, autant que possible, ces dispositions juridiques dans la pratique, et le Groupe d'experts a été invité à assurer le suivi des résultats de ces essais pilotes et à élaborer des recommandations en conséquence.
3. Au cours des sessions du Groupe tenues en 2016, un plan de réalisation des essais pilotes a été examiné et adopté par les entreprises ferroviaires et le lancement de ces essais a été approuvé. Le tableau récapitulatif ci-après a été établi par le professeur Rainer Freise et le secrétariat.



Point 1**Champ d'application**

§ 1

Le présent régime juridique s'applique à un contrat de transport ferroviaire de marchandises :

1. Lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents qui sont Parties contractantes au présent régime juridique ; et
2. Si le contrat de transport stipule que le contrat est soumis au présent régime juridique ; et

...

(Art. 1) § 1

3. Si ni les dispositions des RU CIM ni de la SMGS ou encore d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États contractants ne s'appliquent au contrat couvrant la totalité du parcours.

(Art. 1) § 2

Le contrat de transport peut aussi stipuler que le présent régime juridique s'applique aux transports effectués par d'autres modes de transport en plus du transport ferroviaire international (transport multimodal) :

1. Si un tel accord n'entre pas en contradiction avec une convention internationale régissant ce type de transport supplémentaire ; et
2. À moins que l'État contractant dont le droit s'applique à ce contrat de transport multimodal ait déclaré qu'il n'appliquera pas ce régime juridique aux contrats de transport multimodal.

La CIM (ou la SMGS) s'applique lorsque le contrat de transport couvre un transport se déroulant uniquement dans la zone de la CIM (ou la zone de la SMGS). Un transport de la zone de la CIM vers la zone de la SMGS (ou vice versa) doit donc faire l'objet d'un contrat CIM dans la zone de la CIM, d'un contrat SMGS dans la zone de la SMGS et d'une réexpédition à la frontière entre les deux zones. S'il n'y a qu'un contrat unique couvrant les deux zones (sans réexpédition), ni la CIM ni la SMGS ne s'appliquent.

Le droit ferroviaire unifié ne s'applique pas si la CIM et/ou la SMGS s'appliquent. Pour que le droit ferroviaire unifié s'applique, il faut donc un contrat couvrant la totalité du parcours sur les deux zones, sans réexpédition à la frontière entre les zones de la CIM et de la SMGS. Les parties au contrat doivent également convenir que leur contrat est soumis au droit ferroviaire unifié.

La CIM, la SMGS et le droit ferroviaire unifié traitent le transport multimodal de manières différentes :

La CIM couvre le transport par route, par voie de navigation intérieure ou par mer, dans certaines circonstances ;

La SMGS couvre le trafic international rail-ferry ;

Le droit ferroviaire unifié couvre chacun des autres modes de transport en plus du transport ferroviaire international, dans certaines circonstances ;

(Art. 1) § 3

Deux ou plusieurs États contractants peuvent conclure des accords qui déclarent que le présent régime juridique s'applique aux contrats de transport ferroviaire entre leurs pays dans d'autres cas que ceux réglementés aux paragraphes 1 et 2.

Les dispositions de la CIM, de la SMGS et du droit ferroviaire unifié diffèrent en ce qui concerne leur applicabilité dans les cas particuliers.

Point 2**Définitions**

1. Le terme « contrat de transport » désigne tout contrat aux termes duquel un transporteur s'engage à transporter des marchandises contre paiement et à les livrer au destinataire dans les conditions définies par le présent régime juridique.
2. Le terme « transporteur » désigne le transporteur contractuel ou un transporteur subséquent.
3. Le terme « transporteur contractuel » désigne le transporteur qui a conclu le contrat de transport avec l'expéditeur.
4. Le terme « transporteur subséquent » désigne un transporteur qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais qui, du fait qu'il prend en charge la marchandise avec la lettre de voiture, devient partie au contrat de transport.
5. Le terme « expéditeur » désigne la personne qui a conclu le contrat de transport avec le transporteur contractuel.
6. Le terme « parties au contrat » désigne le transporteur et l'expéditeur.
7. Le terme « destinataire » désigne la personne à laquelle le transporteur doit livrer les marchandises en vertu du contrat.
8. Le terme « ayant droit » désigne la personne qui a le droit de disposer de la marchandise.

La SMGS et le droit ferroviaire unifié comptent de nombreuses définitions alors que la CIM n'en a que quatre.

Bien qu'elles soient formulées différemment, les définitions d'un même terme dans les trois régimes juridiques ont globalement la même signification.

9. Le terme « marchandises » désigne les biens de toute nature qu'un transporteur s'engage à acheminer en vertu d'un contrat de transport et inclut également l'emballage et tout équipement ou toute unité de transport intermodal qui ne sont pas fournis par le transporteur ni pour son compte. Des wagons vides peuvent être aussi considérés comme des marchandises.

10. Le terme « envoi » désigne l'ensemble des marchandises qui doit être transporté en vertu d'un seul contrat de transport.

11. Le terme « lettre de voiture » désigne un document qui constate la conclusion et le contenu du contrat de transport.

12. Le terme « lettre de voiture électronique » désigne une lettre de voiture établie sous la forme de communication électronique et qui garantit l'authenticité et l'intégrité de la communication électronique à tout moment.

13. Le terme « frais afférents au transport » désigne le prix du transport ainsi que les frais accessoires, les droits de douane et les frais supplémentaires qui sont justifiés et nécessaires pour l'exécution du contrat et qui surviennent à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison.

Plusieurs définitions de la SMGS ne figurent pas dans le droit ferroviaire unifié mais tombent sous le sens. Le droit ferroviaire unifié n'emploie pas les termes « pénalité (amende) » et « scellé ».

La SMGS et le droit ferroviaire unifié ne connaissent pas le terme « transporteur substitué » tel qu'il figure dans la CIM. Dans la SMGS et le droit ferroviaire unifié, le transporteur substitué est une simple « personne dont répond le transporteur » (voir l'article 38 de la SMGS et l'article 26 du droit ferroviaire unifié).

14. Le terme « prix du transport » désigne la rémunération contractuelle payable au transporteur pour l'exécution du contrat de transport.

15. Le terme « tarifs » désigne les systèmes de tarification, légalement en vigueur ou déterminés par les frais des services du transporteur, qui forment la base du niveau du prix du transport des marchandises en vertu du contrat de transport.

16. Le terme « marchandises dangereuses » désigne tous les matériaux et substances qui, selon les dispositions du RID ou de l'annexe 2 de la SMGS, ne doivent pas être transportés ou peuvent seulement l'être dans certaines conditions.

17. Le terme « unité de transport intermodal » désigne un conteneur, une citerne ou une plateforme transportable, une caisse mobile, une semi-remorque ou toute unité de chargement similaire utilisée pour le transport de marchandises en transport intermodal.

Point 3

Droit contraignant, application du droit public ou du droit national

Article 3 *Droit contraignant*

§ 1

Sauf disposition contraire dans le présent régime juridique, toute stipulation dans le contrat de transport qui dérogerait au présent régime juridique est nulle et de nul effet. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport convenues par les parties.

§ 2

Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus étendues que celles qui sont prévues par le présent régime juridique. En outre, et par dérogation au paragraphe 1, l'indemnité due par l'expéditeur en vertu des articles 7 et 11 peut être limitée quant au montant, sans toutefois être inférieure aux montants que le transporteur peut invoquer en vertu du présent régime juridique pour la perte totale des marchandises.

Article 4 *Prescriptions de droit public*

Le présent régime juridique régit seulement les droits et obligations des parties au contrat de transport découlant de ce contrat. Les transports auxquels s'applique le présent régime restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions de droit public réglementant :

1. La sécurité du transport des marchandises dangereuses ainsi que d'autres questions de sécurité ;

En principe, les deux conventions (CIM et SMGS) et le droit ferroviaire unifié ont force contraignante. Ainsi, une fois que les parties au contrat de transport sont convenues de fonder leur contrat unique sur le droit ferroviaire unifié, ils sont liés par ce régime juridique.

À titre exceptionnel, la CIM et le droit ferroviaire unifié autorisent le transporteur à élargir sa responsabilité et ses obligations par dérogation au régime juridique applicable.

Le droit ferroviaire unifié permet en outre de limiter la responsabilité de l'expéditeur.

La SMGS autorise le transporteur à stipuler, dans des clauses contractuelles spéciales, une exonération générale de sa responsabilité en cas de perte ou d'avarie des marchandises. Les conséquences de cette exonération dans la pratique méritent d'être éclaircies (voir aussi l'article 8 de la SMGS).

Le droit ferroviaire unifié ne prévoit pas expressément de dispositions complémentaires ou de conditions spéciales pour le transport des divers types de marchandises. Cependant, plusieurs articles de ce régime renvoient aux conditions convenues entre les parties (voir l'article 6, par. 3, l'article 8, par. 1 et 2, l'article 13, ou l'article 14, par. 4). Et, bien entendu, en vertu de la liberté contractuelle, qui est l'un des fondements du droit ferroviaire unifié, les parties sont autorisées à définir en détail les conditions de conclusion et d'exécution du contrat sous réserve que celles-ci ne dérogent pas au régime juridique.

Projets de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié

Tableau récapitulatif de comparaison entre la CIM (1999), la SMGS (2015), et le droit ferroviaire unifié (2015)

2. Les formalités douanières ; et
3. La protection des animaux.

Il convient de répéter que les parties ne pourront choisir le droit ferroviaire unifié que si celui-ci correspond à leur contrat de transport, qui doit couvrir la totalité du parcours et ne pas être soumis à la CIM ni à la SMGS.

Même si l'article 9 de la SMGS mentionne uniquement le transport des marchandises dangereuses, on peut supposer que les autres transports auxquels s'applique la SMGS restent eux aussi soumis aux prescriptions de droit public.

Le droit ferroviaire unifié ne fait pas référence au droit national en général comme le font la CIM et la SMGS. Cependant, plusieurs dispositions de ce nouveau régime juridique font référence au droit national dans des cas particuliers (voir l'article 9, par. 1, l'article 14, par. 4, l'article 18, par. 3, l'article 20, par. 4 et 5, et l'article 29, par. 2 et 7). La CIM et la SMGS renvoient également au droit national dans plusieurs cas.

Point 4

Contrat de transport

Article 5 Contrat de transport

§ 1

Aux termes du contrat de transport, le transporteur est tenu de transporter la marchandise à destination et de la livrer au destinataire. Sous réserve de l'article 8, l'expéditeur est tenu de payer les frais afférents au transport.

L'article 7 de la SMGS décrit l'exécution de la phase précontractuelle du transport de marchandises. Rien d'autre ne devrait relever de la CIM et du droit ferroviaire unifié, bien que ces régimes juridiques ne mentionnent aucunement la phase précontractuelle du transport.

Selon les deux Conventions et le nouveau régime juridique, le contrat de transport est fondé sur un accord entre les parties au contrat. La prise en charge des marchandises ou de la lettre de voiture n'est pas une condition de la conclusion du contrat de transport.

Seule la SMGS énonce encore une obligation juridique de transporter les marchandises, tandis que selon la CIM et le droit ferroviaire unifié il s'agit uniquement d'une obligation contractuelle.

(Art. 5) § 2

Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture.

En outre, le droit ferroviaire unifié ne s'applique que si les parties au contrat de transport en conviennent.

La lettre de voiture n'est pas une condition de la conclusion du contrat de transport mais en est la constatation ; le contrat existe même si aucune lettre de voiture ne peut être présentée devant un tribunal.

*Projets de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié**Tableau récapitulatif de comparaison entre la CIM (1999), la SMGS (2015), et le droit ferroviaire unifié (2015)***(Art. 5) § 2, deuxième phrase**

Les associations internationales compétentes dans le secteur ferroviaire peuvent, en coopération, établir un modèle type de lettre de voiture, en prenant également en compte les aspects douaniers.

Pour un envoi, une seule lettre de voiture doit être établie, même lorsque la totalité des marchandises est constituée de plusieurs parties ou est transportée dans plusieurs wagons.

(Art. 5) § 2, troisième alinéa

L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis au présent régime juridique.

§ 3

La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et par le transporteur contractuel. À titre de signature, peuvent être utilisés une empreinte, un timbre ou une indication de la machine comptable.

Le transporteur doit certifier sur la lettre de voiture, de manière appropriée, la prise en charge de la marchandise, et doit remettre à l'expéditeur l'original de la lettre de voiture, qui lui est destiné.

§ 4

La lettre de voiture peut être établie ou utilisée sous forme de communication électronique. L'utilisation d'une lettre de voiture électronique doit être convenue par toutes les parties impliquées dans le transport de marchandises. Un enregistrement électronique ayant les mêmes fonctions que la lettre de voiture est...

(Art. 5) § 4, troisième phrase

... réputé équivalent à la lettre de voiture, à condition que l'authenticité et l'intégrité de l'enregistrement soient garanties à tout moment.

Même s'il n'existe pas encore de modèle type de lettre de voiture dans le droit ferroviaire unifié, le transport des marchandises peut être effectué sous ce régime. Les parties peuvent utiliser l'un des modèles de lettre de voiture existants (par exemple, la lettre de voiture CIM/SMGS ; voir l'article 13 de la SMGS) en y ajoutant la mention « droit ferroviaire unifié ».

La SMGS ne mentionne pas l'« absence » de lettre de voiture mais, dans les trois régimes juridiques, la « perte » de la lettre de voiture n'a d'incidence ni sur l'existence ni sur la validité du contrat de transport, lequel n'est que « constaté » par la lettre de voiture.

Le paragraphe 6 de l'article 14 de la SMGS mentionne les préparatifs nécessaires pour le transport. Ces dispositions devraient également être valables au regard de la CIM et du droit ferroviaire unifié.

Point 5**Contenu de la lettre de voiture***Article 6 Contenu de la lettre de voiture*

§ 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 transporteur qui a conclu le contrat de transport ;
- d) Le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur contractuel ;
- e) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise ;
- f) Le lieu désigné pour la livraison ;
(voir par. 2, lettre c))
- g) Le nom et l'adresse du destinataire ;
- h) La dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ;
- i) Le nombre de colis et leurs marques et numéros particuliers ;
- j) Le numéro du ou des wagons dans lesquels l'envoi est transporté ;
- k) Dans le cas d'une unité de transport intermodal, sa catégorie, son numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à son identification ;
- l) La masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes ;
- m) Une énumération détaillée 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 organisme désigné dans le contrat ;

Les deux Conventions et le droit ferroviaire unifié ne sont pas très différents en ce qui concerne les indications à porter sur la lettre de voiture. Ils font tous la distinction entre les renseignements qui doivent figurer dans tous les cas (par. 1) et ceux qui doivent figurer seulement dans certains cas (par. 2). En outre, en vertu de la CIM et du droit ferroviaire unifié, les parties peuvent aussi porter sur la lettre de voiture d'autres indications relatives au transport qu'elles jugent utiles (par. 3).

n) Le prix du transport et les autres frais afférents au transport dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire.

(Art. 6) § 2

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

- a) Le prix du transport et les autres frais afférents au transport que l'expéditeur prend à sa charge ;
- b) La date de livraison convenue ;
- c) L'itinéraire convenu à suivre ;
- d) Une liste des documents non cités au paragraphe 1, lettre m) remis au transporteur ;
- e) Les informations données par l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des scellés qu'il a apposés sur le wagon ;
- f) Des informations additionnelles sur les conditions spéciales à appliquer pour la manutention de la marchandise, y compris les marchandises dangereuses.

(voir par. 2, lettre e))

(Art. 6) § 3

Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture d'autres indications relatives au transport qu'elles jugent utiles.

La lettre de voiture CIM/SMGS peut également être utile pour le transport de marchandises sous le régime du droit ferroviaire unifié.

Point 6

Responsabilité de l'expéditeur

Article 7 Responsabilité de l'expéditeur

Il n'y a pas de différences notables entre les trois régimes juridiques.

§ 1

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

- a) D'inscriptions inexactes portées par l'expéditeur ou pour son compte sur la lettre de voiture ou sur les autres documents visés à l'article 12 ; ou

*Projets de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié**Tableau récapitulatif de comparaison entre la CIM (1999), la SMGS (2015), et le droit ferroviaire unifié (2015)*

b) De l'omission par l'expéditeur de fournir les informations nécessaires sur la dénomination généralement reconnue des marchandises dangereuses.

(Art. 7) § 2

Dans la mesure où il a commis une faute, l'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait de l'omission par l'expéditeur de fournir les informations sur les conditions spéciales à appliquer pour la manutention de la marchandise.

Le principe énoncé au paragraphe 2 de l'article 16 de la SMGS devrait également être valable au regard de la CIM et du droit ferroviaire unifié.

(Art. 7) § 3

Lorsque l'expéditeur a omis de divulguer la nature dangereuse des marchandises ou de spécifier les conditions spéciales à appliquer pour la manutention des marchandises, le transporteur peut, à tout moment, si les circonstances et le risque potentiel le justifient, décharger ou détruire les marchandises ou les rendre inoffensives. Dans ce cas, le transporteur peut réclamer le remboursement des frais ou des dépenses occasionnés par les mesures prises et ne sera pas tenu de payer l'indemnité pour la perte ou l'avarie des marchandises.

Contrairement à la CIM et au droit ferroviaire unifié, la SMGS prévoit des pénalités dans plusieurs cas.

Point 7**Paiement des frais afférents au transport***Article 8 Paiement des frais afférents au transport*

§ 1

Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, le prix de transport est payé par l'expéditeur ; les autres frais afférents au transport sont payés par l'expéditeur s'ils résultent de circonstances échappant au contrôle du transporteur.

En ce qui concerne le paiement des frais, les trois régimes juridiques appliquent le principe de la liberté contractuelle.

(Art. 8) § 1, deuxième phrase

Sauf convention contraire, le transporteur a le droit de demander le paiement du prix du transport avant le début du transport.

La CIM mentionne les « tarifs » uniquement dans la définition des « conditions générales de transport », à la lettre c) de l'article 3, tandis que dans la SMGS, le prix du transport est calculé sur la base de tarifs. Le droit ferroviaire unifié respecte la solution adoptée dans la SMGS.

§ 2

Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais afférents au transport sont mis à la charge du destinataire, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni n'a pris livraison de la marchandise, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 14, paragraphes 2 et 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 15.

(Art. 8) § 3

Si le prix du transport est calculé sur la base de tarifs, ...

... le calcul doit être basé sur les tarifs en vigueur le jour de la conclusion du contrat de transport, et dans la monnaie spécifiée selon les tarifs appliqués pour le transport international.

(Art. 8) § 3, deuxième phrase

Le prix du transport est calculé séparément par chaque transporteur participant pour ce qui est de sa partie du parcours et en fonction de ses systèmes de tarification et de ses tarifs.

§ 4

Le transporteur doit être remboursé de tous les frais afférents au transport qui ne sont pas prévus dans les tarifs appliqués et qui résultent de circonstances échappant au contrôle du transporteur. Ces frais doivent être enregistrés à la date de leur apparition séparément pour chaque envoi et doivent être justifiés par les documents pertinents.

Article 18, § 1, deuxième phrase :

Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable à l'itinéraire emprunté...

Seule la CIM autorise les envois en port dû (voir l'article 44, par. 4, l'article 45, par. 4, et l'article 48, par. 1, de la CIM).

Comme, en vertu de la SMGS, les frais de transport sont calculés sur la base de tarifs, les dispositions pertinentes de la SMGS sont plus détaillées que celles de la CIM et du droit ferroviaire unifié.

Point 8**Vérification***Article 9 Vérification*

§ 1

Le transporteur a le droit de vérifier si les conditions de transport ont été respectées 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, sauf si les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu en disposent autrement.

Comme la SMGS ne comporte pas de prescription régissant la force probante de la lettre de voiture, il n'est pas nécessaire que l'expéditeur ait le droit d'exiger que le transporteur vérifie la marchandise.

§ 2

Si l'envoi ne correspond pas aux indications 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 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.

(Art. 9) § 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 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.

Point 9**Force probante de la lettre de voiture**

Article 10 Force probante de la lettre de voiture

§ 1

La lettre de voiture, signée conformément à l'article 5, paragraphe 3, 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, signée conformément à l'article 5, paragraphe 3, ne contient aucune réserve particulière de la part du transporteur, il est supposé, jusqu'à preuve du contraire, que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent et approprié pour être transportés au moment de la prise en charge par le transporteur.

(Art. 10) § 3

Lorsque le transporteur a effectué le chargement de la marchandise ou l'a vérifiée, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent et approprié au moment de la prise en charge par le transporteur et 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 autrement indiquée.

Toutefois, la lettre de voiture ne fait pas foi, sauf preuve du contraire, dans le cas où elle porte une réserve motivée.

La SMGS ne contient pas de prescriptions relatives à la force probante de la lettre de voiture.

Point 10**Emballage, chargement, et accomplissement des formalités administratives***Article 11 Emballage et chargement*

§ 1

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages et des frais résultant de la défectuosité de l'emballage ou de l'étiquetage de la marchandise ou la défectuosité du marquage, 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.

(Art. 11) § 2

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

Dans le cas où la lettre de voiture ne contient aucune information sur la personne ayant effectué le chargement, il sera présumé que celui-ci a été effectué par l'expéditeur.

§ 3

En cas de défectuosité apparente ou reconnue de l'emballage, de l'étiquetage ou du chargement de la marchandise, le transporteur peut accepter de la prendre en charge pour le transport dans des conditions contractuelles particulières.

Article 12 Accomplissement des formalités administratives

§ 1

Aux fins des formalités douanières ou autres à accomplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur en avance par une communication électronique ou par d'autres moyens les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

La CIM et le droit ferroviaire unifié ne précisent pas les exigences en matière d'emballage, d'étiquetage et de chargement des marchandises, mais réglementent la responsabilité de l'expéditeur en cas d'emballage, d'étiquetage ou de chargement défectueux (voir art. 11).

§ 2

Le transporteur n'est pas tenu de vérifier si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages résultant de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf si le dommage est causé par la faute du transporteur.

§ 3

Le transporteur est responsable de tous les dommages causés par la perte ou l'utilisation incorrecte des documents qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou l'utilisation incorrecte de ces documents ait eu pour cause des circonstances qu'un transporteur diligent ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. L'indemnité due par le transporteur n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

La CIM contient des dispositions détaillées au sujet de l'accomplissement des formalités administratives.

Point 11**Délais de livraison***Article 13 Délais de livraison*

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport. Si aucun délai de livraison n'a été convenu, la livraison doit se faire dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du transport.

En ce qui concerne les délais de livraison, les trois régimes juridiques donnent la priorité à la liberté contractuelle. La CIM et la SMGS énoncent des prescriptions très détaillées pour le cas où aucun délai de livraison n'a été convenu, tandis que le droit ferroviaire unifié applique une règle plus générale, à l'instar de la CMR.

Point 12**Livraison***Article 14 Livraison*

§ 1

Au lieu de livraison, le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

La SMGS dispose expressément que le destinataire doit payer l'ensemble des frais de transport, même si une partie des marchandises manque. La CIM et le droit ferroviaire unifié contiennent une disposition identique (« paiement des créances », voir par. 1 ci-dessus). Le remboursement des coûts est régi par le paragraphe 4 de l'article 21 et le paragraphe 2 de l'article 24 du droit ferroviaire unifié et par les dispositions correspondantes de la CIM et de la SMGS.

Projets de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié

Tableau récapitulatif de comparaison entre la CIM (1999), la SMGS (2015), et le droit ferroviaire unifié (2015)

(Art. 14) § 2

Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise est endommagée ou livrée en retard, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits ou recours qui résultent pour lui du contrat de transport.

Le paragraphe 4 de l'article 17 de la CIM doit être examiné en relation avec l'article 47 de la CIM.

(Art. 14) § 3

Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.

La SMGS régit avec précision la participation du transporteur au déchargement des marchandises, tandis que la CIM et le droit ferroviaire unifié renvoient aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison ; cela peut donner lieu à des solutions identiques.

(Art. 14) § 4

Le présent régime juridique ne porte pas atteinte au droit du transporteur, qui peut exister en vertu du contrat de transport ou de la loi applicable, de retenir la marchandise en garantie de sa créance.

Point 13**Droit de disposer de la marchandise***Article 15 Droit de disposer de la marchandise*

§ 1

L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, notamment en demandant au transporteur d'arrêter le transport en cours de la marchandise, de ne pas la livrer, de la renvoyer au lieu de la prise en charge, de modifier le lieu de livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

Le droit de disposer de la marchandise est régi de manière différente par les trois régimes juridiques, en particulier en ce qui concerne l'extinction de ce droit et sa transmission de l'expéditeur au destinataire.

(Art. 15) § 2

Le droit de disposer de la marchandise est transféré de l'expéditeur au destinataire au moment fixé dans la lettre de voiture. Sauf disposition contraire de l'expéditeur, ce droit est transféré au destinataire dès que la marchandise arrive au lieu de destination.

(Art. 15) § 3

Si, dans l'exercice de son droit à disposer de la marchandise, le destinataire ordonne de la livrer à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à désigner d'autres destinataires.

§ 4

Tout droit de disposer de la marchandise s'éteint lorsque le destinataire ou une autre personne désignée par le destinataire a pris réception de la lettre de voiture du transporteur ou a accepté la marchandise ou a demandé la livraison de la marchandise.

Article 16 Exercice du droit de disposition

§ 1

Si l'ayant droit veut modifier le contrat de transport, il doit donner les instructions nécessaires au transporteur. Si la lettre de voiture le prescrit, l'ayant droit doit présenter au transporteur son original de la lettre de voiture sur lequel les nouvelles instructions doivent être consignées.

§ 2

Le transporteur n'est pas tenu d'exécuter les instructions, sauf si elles sont possibles, licites et raisonnablement exigibles. Les instructions ne doivent notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois ...

(Art. 16) § 2, deuxième phrase

Aucune instruction ne doit avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 3

Lorsque, en raison des dispositions prévues aux paragraphes 1 et 2, le transporteur n'exécute pas les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne qui lui a donné ces instructions.

Projets de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié

Tableau récapitulatif de comparaison entre la CIM (1999), la SMGS (2015), et le droit ferroviaire unifié (2015)

§ 4

Un transporteur qui n'a pas exécuté correctement les instructions selon les dispositions prévues au présent article est responsable envers la personne qui a le droit d'actionner le transporteur pour tout dommage causé par ce fait, si le transporteur a commis une faute.

Si dans le cas mentionné dans la deuxième phrase du paragraphe 1, le transporteur exécute les instructions sans demander que lui soit présenté l'original de la lettre de voiture, il est responsable envers la personne qui a le droit d'actionner le transporteur pour tout dommage causé par ce fait. L'éventuelle indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte de la marchandise.

§ 5

Le transporteur a le droit de demander le paiement des frais de transport supplémentaires et des dépenses découlant de l'exécution des instructions données, sauf en cas de faute de sa part.

Point 14

Empêchements au transport et à la livraison

Article 17 Empêchements au transport et à la livraison

§ 1

S'il devient manifeste, une fois que la marchandise a été prise en charge par le transporteur, que le transport ou la livraison ne peuvent être effectués conformément au contrat, le transporteur doit demander des instructions à l'ayant droit ou, si des circonstances empêchent la livraison, à l'expéditeur. Par dérogation à la première phrase, le transporteur doit demander des instructions au destinataire s'il devient manifeste, une fois les marchandises arrivées au pays de destination, que le transport ne peut être effectué conformément au contrat de transport.

(Art. 17) § 2

Si le destinataire a donné pour instruction de livrer la marchandise à une autre personne, le paragraphe 1 s'applique comme si le destinataire était l'expéditeur et l'autre personne était le destinataire.

Dans la SMGS et le droit ferroviaire unifié, les empêchements au transport et à la livraison font l'objet d'un article unique, alors que la CIM consacre deux articles à ces questions.

§ 3

Si l'empêchement au transport peut être évité en modifiant l'itinéraire, le transporteur décide s'il convient de faire cette modification ou s'il est dans l'intérêt de l'ayant droit de lui demander des instructions.

§ 4

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

*Article 18 Conséquences des empêchements au transport
et à la livraison*

§ 1

Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui causent sa demande d'instructions, l'exécution des instructions reçues ou la décision qu'il a prise conformément à l'article 17, paragraphe 3, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable à l'itinéraire emprunté et dispose des délais de livraison correspondant à cet itinéraire.

La CIM et le droit ferroviaire unifié comptent chacun un article distinct sur les conséquences des empêchements au transport et à la livraison, tandis que la SMGS régit ces questions, de manière moins détaillée, dans un article unique consacré auxdits empêchements.

(Art. 18) § 2

Si le transporteur ne peut pas, dans un délai raisonnable compte tenu de l'état des différentes marchandises, obtenir des instructions licites et raisonnables, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de l'ayant droit. Il peut, par exemple, renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou la décharger pour le compte de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers, auquel cas il est déchargé de toute responsabilité autre que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais relatifs au transport.

Projets de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié

Tableau récapitulatif de comparaison entre la CIM (1999), la SMGS (2015), et le droit ferroviaire unifié (2015)

(Art. 18) § 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. Il peut aussi faire procéder à la vente dans d'autres cas, si dans un délai donné il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée ; dans de tels cas il peut détruire la marchandise inutilisable. Toutes les mesures prises doivent être conformes à la législation en vigueur.

(Art. 18) § 4

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la valeur de la marchandise. Si ces frais sont supérieurs au produit de la vente, le transporteur a droit à percevoir la différence.

Point 15

Responsabilité

Article 19 Fondement de la responsabilité

§ 1

Le transporteur contractuel est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du retard de la livraison.

§ 2

Lorsqu'un transport régi par un contrat de transport unique est exécuté par plusieurs transporteurs subséquents, la responsabilité du transporteur contractuel et de tous les transporteurs subséquents est conjointe et solidaire.

La responsabilité du transporteur en cas de perte, d'avarie ou de retard de livraison a le même fondement dans la CIM et dans la SMGS. En revanche, il y a des divergences sur certains points précis concernant la responsabilité et l'indemnisation :

La SMGS ne fixe pas de limite au montant de l'indemnisation, tandis que la CIM en fixe une en cas de perte ou d'avarie de la marchandise. L'indemnité pour retard de livraison est réglementé différemment (voir ci-après).

Le droit ferroviaire unifié offre une solution de compromis uniformisée qui comporte des éléments des deux régimes juridiques. Des précisions sont données ci-après en lien avec les dispositions pertinentes.

(Art. 19) § 3

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

La SMGS ne mentionne pas expressément la responsabilité d'un transporteur subséquent, mais cette responsabilité existe. Les recours entre les transporteurs ayant participé au transport sont régis de manière uniforme dans les trois régimes juridiques, au chapitre sur les « Rapports des transporteurs entre eux ».

Les exonérations de responsabilité font l'objet de dispositions bien plus détaillées dans la CIM et la SMGS que dans le droit ferroviaire unifié. Le droit ferroviaire unifié énonce un principe qui couvre la plupart des cas pertinents.

Le droit ferroviaire unifié n'allège pas la responsabilité du transporteur en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise (comme c'est le cas dans la CIM) mais contient des dispositions relatives à l'indemnisation en cas de perte ou d'avarie d'un wagon vide transporté comme marchandise (voir l'article 21, par. 5, et l'article 24, par. 4). La SMGS évoque seulement des « règles pour le transport de wagons en tant que moyen de transport ».

Comme le droit ferroviaire unifié ne réglemente pas l'exonération de responsabilité de manière aussi détaillée que la CIM et la SMGS, il ne contient pas de dispositions spéciales concernant la charge de la preuve.

Article 20 Présomption de perte de la marchandise

§ 1

La personne qui a le droit d'actionner le transporteur peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue lorsqu'elle n'a pas été livrée ou que la livraison n'est pas parvenue au destinataire dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

§ 2

Cette personne, dès réception de l'indemnité versée pour la marchandise manquante, peut demander par écrit à être avisée immédiatement dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3

Dans les trente jours qui suivent la réception dudit avis, la personne qui a le droit d'actionner le transporteur 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. Cette personne conserve ses droits à indemnité pour retard de livraison prévue à l'article 25.

§ 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 peut en disposer conformément aux lois et aux prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

§ 5

Toute obligation du destinataire d'accepter la marchandise retrouvée reste soumise aux lois applicables dans l'État où se situe le lieu de livraison prévu.

3. Indemnisation

Article 21 Indemnité en cas de perte

§ 1

En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer une indemnité calculée d'après la valeur de la marchandise au jour et lieu où elle a été prise en charge. Si une partie de la marchandise a été livrée, la valeur de celle-ci, qui reste acquise à l'ayant droit, est déduite du montant de l'indemnité.

§ 2

La valeur de la marchandise doit être fixée d'après le prix du marché au lieu où elle a été prise en charge pour le transport ou, à défaut, d'après la valeur usuelle d'une marchandise de même nature et qualité. Si la marchandise a été vendue juste avant sa prise en charge pour le transport, le prix d'achat consigné sur la facture du vendeur, diminué du prix du transport qu'il contient, est présumé être le prix du marché.

(Art. 21) § 3

Sauf convention contraire entre les parties conformément à l'article 3, paragraphe 2, l'indemnité n'excède pas [17] unités de compte par kilogramme manquant de poids brut.

§ 4

Le transporteur doit rembourser en outre le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres frais afférents au transport. Si une partie de la marchandise a été livrée, la seconde phrase du paragraphe 1 s'applique par analogie.

§ 5

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 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 par le transporteur. Il en va de même en cas de perte d'un wagon vide transporté comme marchandise en vertu du contrat de transport.

Aucune autre indemnité n'est due.

La SMGS ne prévoit pas de limite pour le montant de l'indemnité.

Le droit ferroviaire unifié contient une proposition entre crochets qui n'a pas encore été confirmée.

Aucun des régimes juridiques n'accorde d'indemnité en cas d'avarie d'autres objets ou de préjudice à la fortune de la victime provoqué par la perte ou l'avarie de la marchandise (exonération à l'article 36 de la CIM).

Article 22 Unité de compte

§ 1

L'unité de compte visée dans l'article 21 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini conformément aux instructions du Fonds monétaire international. Le montant mentionné dans l'article 21 doit être converti dans la monnaie nationale d'un État en fonction de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties. Lorsque le calcul d'un montant implique la conversion des montants exprimés en monnaie étrangère, la conversion est effectuée au taux de change en vigueur au jour et lieu du paiement.

(Art. 22) § 2

La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État contractant au présent régime juridique 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, de la monnaie nationale d'un État contractant à ce régime juridique qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée d'une façon déterminée par cet État.

Article 23 Responsabilité en cas de déchet de route

§ 1

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse les tolérances limites ci-dessous, quel que soit le parcours effectué :

- a) Deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ;
- b) Un pour cent de la masse pour les marchandises sèches.

§ 2

La restriction de responsabilité prévue au paragraphe 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

(Art. 23) § 3

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou qu'elle peut être constatée d'une autre manière.

§ 4

En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte d'un colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5

Cet article ne déroge pas à l'article 19, paragraphe 3.

Article 24 Indemnité en cas d'avarie

§ 1

En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé sur la base d'une expertise ou en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 21 paragraphe 2 le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination. Il est présumé que le coût de la réduction et de la réparation des dommages correspond au montant de la dépréciation.

§ 2

Le transporteur doit restituer en outre, dans la proportion déterminée au paragraphe 1, les frais prévus à l'article 22, paragraphe 3.

§ 3

L'indemnité ne peut pas excéder :

- a) Le montant dû en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie ;
- b) Le montant dû en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

Le transporteur peut également se référer à d'autres articles du droit ferroviaire unifié ou de la CIM afin d'être plus largement dégagé de sa responsabilité en cas de déchet de route dans les cas où les conditions énoncées dans ces articles sont remplies.

Projets de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié

Tableau récapitulatif de comparaison entre la CIM (1999), la SMGS (2015), et le droit ferroviaire unifié (2015)

§ 4

En cas d'avarie d'un wagon vide transporté comme marchandise en vertu du contrat de transport ou d'une unité de transport intermodale ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée au coût de la remise en état. Le paragraphe 3 s'applique par analogie.

Les différents régimes juridiques n'accordent pas d'indemnité en cas d'avarie d'autres objets ou de préjudice à la fortune de la victime (voir plus haut).

(Art. 24) § 5 Aucune autre indemnité n'est due.

Article 25 Indemnité pour retard de livraison

§ 1

En cas de retard de livraison, si le demandeur prouve que le dommage en résulte, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas la moitié du prix de transport.

La SMGS accorde une très faible indemnité pour retard de livraison, mais sous la forme d'une pénalité. La CIM accorde des montants plus élevés, mais les dommages doivent être prouvés. Le droit ferroviaire unifié applique le même principe que la CIM, mais avec un pourcentage plus faible.

La détermination du montant de la pénalité selon la SMGS est assez compliquée.

(Art. 25) § 2

Lorsque de la marchandise a été perdue ou a été dépréciée en cas de perte partielle ou de dommage, aucune indemnité de retard n'est due.

(Art. 25) § 3

En aucun cas le cumul de l'indemnité pour retard avec celle pour perte partielle ou avarie de la marchandise ne peut excéder l'indemnité qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

Le droit ferroviaire unifié ne contient pas de dispositions portant sur la déclaration de valeur.

§ 4

Si le délai de livraison a été établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au paragraphe 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 13 sont dépassés, la personne qui a le droit d'actionner le transporteur peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue dans le présent article.

Ni la SMGS ni le droit ferroviaire unifié ne contiennent de dispositions concernant la déclaration d'intérêt à la livraison.

À l'instar de la Convention de Montréal, le droit ferroviaire unifié ne contient pas de disposition concernant la déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité en cas de faute grave.

La SMGS ne contient pas une telle disposition en cas de perte ou d'avarie de la marchandise parce que le montant de l'indemnité n'est pas limité dans ces cas. La pénalité pour retard de livraison reste limitée, même en cas de faute grave du transporteur.

4. Cas particuliers de responsabilité

Le droit ferroviaire unifié ne traite que de la perte ou de l'avarie des wagons vides transportés comme marchandise en vertu du contrat de transport (voir l'article 21, par. 5, et l'article 24, par. 4, du droit ferroviaire unifié et l'article 24, l'article 30, par. 3, et l'article 32, par. 3, de la CIM).

5. Personnes dont répond le transporteur

Article 26 Personnes dont répond le transporteur

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

Dans la SMGS et le droit ferroviaire unifié, il n'y a pas de disposition spéciale concernant le transporteur substitué. Un transporteur substitué fait partie des personnes dont répond le transporteur (voir ci-dessus) et qui relèvent de la deuxième phrase du paragraphe 9 de l'article 46 de la SMGS ou du paragraphe 2 de l'article 27 du droit ferroviaire unifié.

6. Autres actions

Article 27 Autres actions

§ 1

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

§ 2

Si une action est exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 26, l'action ne peut aussi être exercée que dans les conditions et limites du présent régime juridique.

Point 16**Règlement des réclamations***Article 28 Notification du dommage*

§ 1

Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est apparente et que le destinataire ou l'expéditeur ne la notifie pas au plus tard au moment de la livraison de la marchandise, la marchandise est présumée avoir été livrée dans un état conforme aux dispositions du contrat. La notification doit décrire les dommages de façon suffisamment claire.

§ 2

Lorsqu'une perte partielle ou une avarie n'est pas apparente, la présomption mentionnée au paragraphe 1 s'applique également si l'avarie n'est pas notifiée dans les sept jours qui suivent la livraison.

§ 3

Les réclamations pour retard de livraison expirent si le destinataire n'avise pas le transporteur du retard de livraison dans un délai de soixante jours après la livraison de la marchandise.

(Art. 28) § 4

Lorsque la perte, l'avarie ou le retard est notifié à la livraison, il est suffisant de le notifier à la personne qui livre la marchandise. Après livraison, la notification du dommage doit être adressée au transporteur sous forme de texte (par exemple par courrier électronique). L'envoi dans les délais de notification prévus est suffisant.

Article 29 Réclamations

§ 1

Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur (demandeur)...

La CIM et la SMGS obligent le transporteur à dresser un procès-verbal, tandis que le droit ferroviaire unifié oblige le destinataire ou l'expéditeur à notifier une avarie au transporteur s'ils veulent éviter la présomption que la marchandise a été livrée dans un état conforme aux dispositions du contrat de transport. Cette dernière solution est conforme à d'autres conventions internationales (par exemple, la CMR).

La solution de la CIM est très compliquée et présente des risques assez importants pour le destinataire ou l'expéditeur (voir l'article 47, l'article 42 et l'article 17, par. 4, de la CIM).

Selon la CIM et le droit ferroviaire unifié, une réclamation peut être présentée ; selon la SMGS, il y a obligation de présenter une réclamation car ce n'est qu'après cette démarche qu'une action peut être exercée, et uniquement contre le transporteur auquel la réclamation a été adressée (art. 47, par. 1, de la SMGS).

Deuxième phrase :

... L'obligation de présenter une réclamation avant d'exercer une action contre le transporteur reste soumise aux lois applicables dans l'État où l'action judiciaire est exercée.

(Art. 29) § 3

Lorsque l'expéditeur est le demandeur, il doit produire son original de la lettre de voiture. À défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Si nécessaire, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de son original de la lettre de voiture.

§ 4

Lorsque le destinataire est le demandeur, il doit produire l'original de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise si celui-ci lui a été remis.

§ 5

La lettre de voiture et les autres pièces que le demandeur juge utiles de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en version originale, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

(Art. 29) § 6

Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, en vue d'y porter la constatation du règlement.

§ 7

Le demandeur peut demander à percevoir des intérêts sur l'indemnité, calculés conformément à la législation nationale applicable, à compter de la date à laquelle la réclamation a été adressée par écrit au transporteur ou, si aucune réclamation n'a été présentée, à partir du jour où la procédure judiciaire a été exercée.

Projets de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié

Tableau récapitulatif de comparaison entre la CIM (1999), la SMGS (2015), et le droit ferroviaire unifié (2015)

(Art. 30) § 1

L'expéditeur peut exercer une action, si le destinataire ou une partie tierce n'ont pas ce droit aux termes du paragraphe 2 ou si les circonstances empêchent la livraison.

Le droit d'intenter une action en justice est partagé entre l'expéditeur et le destinataire de manière différente dans les trois régimes juridiques. Les formalités à suivre sont également différentes.

§ 2

Le destinataire peut exercer une action à partir du moment où il a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 15...

(Art. 30) § 2

La première phrase s'applique à une autre personne que le destinataire à condition que cette personne ait obtenu le droit de disposer de la marchandise.

§ 3

Toute action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut uniquement être exercée par la personne qui a effectué le paiement.

Article 31 Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1

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

Une action doit intentée contre un transporteur en particulier. « Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès qu'il intente une action contre l'un d'entre eux. »

§ 2

Une 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 contre le transporteur pour le compte duquel elle a été perçue.

§ 3

Une 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 s'éteint dès qu'il intente une action contre l'un d'entre eux.

Le droit ferroviaire unifié ne contient pas de disposition sur la compétence, tandis que la SMGS y consacre une courte phrase et la CIM un article entier (voir l'article 31 de la CMR).

Seule la CIM contient une disposition distincte sur l'extinction de l'action, tandis que la SMGS traite de la question dans l'article 48 concernant la période de prescription.

Le droit ferroviaire unifié ne contient pas de disposition sur la prescription des actions et laisse cette question à la loi nationale applicable en l'espèce.

Point 17**Rapports des transporteurs entre eux***Article 32 Règlement des comptes*

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

(Art. 32) Deuxième phrase :

Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

Les relations entre les transporteurs sont réglementées dans tous les régimes juridiques.

Article 33 Droit de recours

§ 1

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

(Art. 33) § 1

- a) Le transporteur qui a causé le dommage en est le 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 l'alinéa c) ;

Le droit de recours est un élément important en raison de la responsabilité conjointe du transporteur contractuel et des transporteurs subséquents.

Projets de dispositions juridiques du droit ferroviaire unifié

*Tableau récapitulatif de comparaison entre la CIM (1999), la SMGS (2015),
et le droit ferroviaire unifié (2015)*

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.

(Art. 33) § 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 34 Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 32 et 33.

Le droit ferroviaire unifié ne réglemente pas la procédure de recours alors que la CIM y consacre un article détaillé et que la SMGS se contente de deux paragraphes.