



Facilitation du commerce

TRADE/WP.4/INF.117/Corr.1
TD/B/FAL/INF.117/Corr.1
7 janvier 1992

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

INFORMATION SUR LA FACILITATION DU COMMERCE

Adoption des Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal

1. A la demande de la CNUCED, le document TRADE/WP.4/INF.117 contenant le texte des Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal fait l'objet d'un nouveau tirage pour des raisons techniques et est reproduit tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

GE.92-30046/8220B

Handwritten text, possibly a title or header, located in the upper left quadrant of the page.

Handwritten text, possibly a date or a specific reference, located below the first block.

Handwritten text, possibly a section header or a key phrase, located in the middle of the page.

Handwritten text, possibly a list or a set of instructions, located below the middle section.

Handwritten text, possibly a paragraph or a detailed note, located in the lower middle section of the page.

Handwritten text, possibly a signature or a date, located in the lower right quadrant.

Handwritten text, possibly a footer or a concluding statement, located near the bottom center.

Handwritten text, possibly a final note or a reference, located at the very bottom of the page.

**REGLES CNUCED/CCI
APPLICABLES AUX DOCUMENTS DE TRANSPORT MULTIMODAL**

INTRODUCTION

1. Les Règles uniformes pour un document de transport combiné de la CCI (publication CCI No 298) établies à partir des "Règles de Tokyo" du Comité maritime international (CMI) et du projet de convention sur le transport international combiné de marchandises (dit projet TCM) élaboré par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), se sont imposées dans le monde entier et ont été incorporées dans plusieurs documents de transport type largement utilisés tels que le connaissement de transport combiné de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et le COMBIDOC BIMCO/INSA. En attendant l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international des marchandises de 1980 (la Convention TM), la Commission des transports maritimes de la CNUCED a demandé au secrétariat de la CNUCED d'élaborer, en étroite coopération avec les instances commerciales et les organismes internationaux compétents, des dispositions pour les documents de transport multimodal en s'appuyant sur les Règles de La Haye et celles de La Haye-Visby ainsi que sur les documents existants tels que le FBL et les Règles uniformes de la CCI. Le secrétariat de la CNUCED s'est donc mis en rapport avec les instances commerciales et un Groupe de travail mixte CNUCED/CCI a été créé pour élaborer un nouvel ensemble de règles.

2. Les Règles sont diffusées dans les milieux du commerce international en vue d'une application généralisée, et, comme elles sont entièrement compatibles avec la dernière version des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires (RUU) de la CCI, qui sera publiée très prochainement, elles seront acceptables pour la communauté bancaire internationale. Toutefois, elles ne portent que sur une partie du contenu habituel d'un contrat de transport multimodal. Ainsi, un entrepreneur de transport multimodal (ETM) désireux de s'en inspirer pour établir son propre contrat de transport multimodal devra y ajouter, pour ses besoins propres, d'autres clauses portant sur des points tels que l'arrimage facultatif, l'itinéraire, le fret et les coûts, les privilèges, la responsabilité partagée en cas d'abordage, les avaries communes, la compétence et l'arbitrage et la loi applicable. Il pourra, bien entendu, faire de même pour les questions auxquelles s'appliquent les Règles, mais uniquement à condition qu'il n'y ait pas de contradiction entre celles-ci et les clauses additionnelles.

Explication des Règles

Règle 1 - Applicabilité

Les Règles ne sont pas applicables lorsqu'elles ne sont pas invoquées. Il est possible de les invoquer même pour le trafic de port à port ou lorsqu'on prévoit un transport unimodal.

Les parties ayant invoqué les Règles et, les ayant de ce fait incorporées dans leur contrat, doivent éviter d'y insérer des dispositions dérogatoires qui seraient par conséquent contradictoires. La Règle 1.2 stipule qu'en invoquant les Règles, les parties reconnaissent que celles-ci remplacent et annulent toutes dispositions contraires.

Règle 2 - Définitions

On a jugé qu'il n'y avait pas lieu d'inclure dans les définitions celle du "transport multimodal" et qu'il fallait plutôt insister sur le "contrat de transport multimodal".

On a fait figurer la définition du "transporteur" pour distinguer entre un transporteur qui exécute le transport - mais n'est pas l'ETM - et l'ETM.

Dans la définition du "document de transport multimodal (document TM)", on distingue les documents négociables et les documents non négociables et on prévoit aussi le cas où le document papier a été remplacé par des messages conçus pour être utilisés dans le cadre d'échanges de données informatisés (messages EDI).

La définition du terme "livraison" ne s'applique qu'à la situation au lieu de destination. Du fait que c'est au chargeur qu'il appartient de remettre les marchandises à transporter et qu'en pratique le problème se pose rarement de savoir quand débute la période de responsabilité du transporteur, il suffit de mentionner le cas où les marchandises sont livrées au destinataire ou à des tiers après le transport.

Règle 3 - Valeur probante des renseignements figurant dans le document de transport multimodal

En ce qui concerne la responsabilité des renseignements figurant dans le document TM, le terme "tiers", qui est employé à l'article 3.4 des Règles de La Haye-Visby n'a pas été retenu car ce qui est déterminant c'est de savoir si le destinataire a ou non agi en se fondant sur les renseignements et non quelle est sa position ("partie" ou "tiers") vis-à-vis de l'ETM. Le terme "tiers" risque en particulier de prêter à confusion lorsque le vendeur a remis les marchandises au transporteur, et que l'acheteur, en vertu d'un contrat FOB ou FCA, a conclu le contrat de transport. En pareil cas, l'acheteur - même s'il s'est fondé sur les renseignements indiqués dans le document de transport multimodal - ne saurait être considéré comme un "tiers".

Règle 4 - Responsabilités de l'entrepreneur de transport multimodal

La responsabilité de l'ETM couvre toute la période durant laquelle il a la garde des marchandises. La question précise de savoir quand les marchandises sont livrées au lieu de destination est traitée dans la définition du terme "livraison".

Les expressions "dans l'exercice de leurs fonctions" et "pour l'exécution du contrat" sembleraient devoir limiter la responsabilité du fait d'autrui de l'ETM. Il est à noter cependant qu'elles pourraient bien être interprétées de façon différente selon les juridictions. En particulier, on peut se demander si, en vertu de certaines lois, l'ETM ne serait pas tenu pour responsable d'actes de vol perpétrés par ses employés ou d'autres personnes agissant dans le cadre de l'exécution du contrat.

Les modalités de livraison des marchandises au destinataire ont été clairement établies en fonction du document de transport multimodal utilisé. Il est à noter qu'elles varient selon qu'il s'agit de tel ou tel type de document négociable ou d'un document non négociable. Le cas particulier du remplacement des documents en papier par des messages EDI fait l'objet d'une mention spéciale.

Règle 5 - Responsabilité (obligation de réparer) de l'entrepreneur de transport multimodal

Le paragraphe 2) de l'article IV des Règles de La Haye et de La Haye-Visby contient une longue liste d'exonérations dont le transporteur peut bénéficier. Mises à part les exonérations précises concernant les erreurs de navigation ou d'administration du navire (faute nautique) et les incendies (art. IV 2) a) et b)), les Règles de La Haye-Visby attribuent en pratique la responsabilité de toute faute ou négligence présumée au transporteur. En tout état de cause, les Règles devraient garantir que l'ETM exploitant des navires bénéficierait des mêmes exonérations que pour un contrat de transport maritime unimodal et qu'un ETM n'exploitant pas de navire aurait la possibilité d'intenter des actions récursoires contre le transporteur effectif en se fondant essentiellement sur des Règles compatibles avec celles qui régissent sa propre responsabilité. Pour que ces objectifs soient atteints - sinon dans l'absolu, du moins en pratique - il faudrait à la fois énoncer le principe de la responsabilité fondée sur la présomption de faute ou de négligence et prévoir expressément les exonérations touchant la faute de navigation et l'incendie. Il serait bien trop compliqué de reprendre intégralement le principe dit du réseau de responsabilité, qui prend en compte tous les modes de transport. En tout état de cause, les dispositions impératives applicables au transport unimodal remplaceraient et annuleraient les Règles (voir Règle 13).

Du fait que la responsabilité du transporteur est fondée sur le principe de la présomption de faute - et non sur la responsabilité objective du "transporteur commun" - il a été jugé inutile d'alourdir le texte en y faisant figurer toute une liste d'exonérations de responsabilité précises du type de celles qui sont mentionnées dans les Règles de La Haye (art. IV 2) c) à p)).

Cela dit, si un entrepreneur choisirait d'indiquer dans son document certains cas typiques de non-responsabilité telles qu'ils ressortent des Règles de La Haye, il n'y aurait pas contradiction au sens de la Règle 1.2 sous réserve que le texte de la Règle 5.1 soit maintenu.

Afin que le fondement de la responsabilité soit compatible avec les Règles de La Haye-Visby, une exonération de responsabilité est prévue dans la Règle 5.4 sous la rubrique "Exonérations pour le transport des marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures". Là, il est fait mention des deux exonérations fondamentales pour faute nautique et incendie. Comme dans les Règles de La Haye-Visby, ces deux exonérations sont soumises à une condition absolument impérative à savoir que, lorsque les pertes ou dommages résultent de l'état d'innavigabilité du navire, l'ETM doit pouvoir apporter la preuve qu'une diligence raisonnable a été exercée au début du voyage pour mettre le navire en état de navigabilité. Les mots "le fait ou la faute du transporteur" sous-entendent que l'ETM ne sera tenu pour responsable que des actes ou omissions commis au niveau de la direction de son entreprise. Toutefois, il en irait de même dans la plupart des juridictions, en vertu des principes généraux du droit qui rendraient caduques des dispositions contractuelles exonérant une partie de sa responsabilité en cas de pertes ou de dommages imputables à une faute intentionnelle ou une faute personnelle lourde. Le fondement de la responsabilité énoncé dans l'article 5.1 des Règles de Hambourg et dans l'article 16 de la Convention sur le transport multimodal a été utilisé pour établir le principe général d'une responsabilité pour présomption de faute ou de négligence.

Pour ce qui est de la responsabilité en cas de retard, il est à noter qu'elle n'est pas expressément mentionnée dans les Règles de la Haye-Visby et que, dans diverses juridictions, des incertitudes subsistent sur le point de savoir si ces Règles visent cette responsabilité. A la Règle 5.1, il est stipulé que l'ETM doit être dégagé de toute responsabilité en cas de préjudice consécutif à un retard à moins que l'expéditeur n'ait opté pour un délai de livraison garanti dans une déclaration acceptée par l'ETM. Le problème d'une éventuelle incompatibilité avec la loi impérative est traité à la Règle 13 qui contient une disposition générale à ce sujet.

L'article 5.3 des Règles de Hambourg et l'article 16.3 de la Convention sur le transport multimodal contiennent des dispositions visant à "convertir" un retard en un droit pour le réclamant de considérer les marchandises comme perdues. Le délai a été fixé à 90 jours dans la Convention sur le transport multimodal et à 60 jours seulement dans les Règles de Hambourg. Le délai plus long de 90 jours a été retenu pour éviter que la conversion ne soit effectuée en vertu du contrat de transport multimodal avant d'avoir pu l'être au titre d'un contrat de transport unimodal. Il sera ainsi plus facile pour l'ETM d'intenter des actions récursoires contre ses sous-traitants. Il est à noter que la conversion n'intervient que s'il n'est pas prouvé qu'en fait, les marchandises ne sont pas perdues.

Les dispositions de la Règle 5.5 régissant le calcul de l'indemnité correspondent au principe fondamental des conventions internationales et des législations nationales portant sur cette question. La méthode de calcul des indemnisations partielles n'a pas été évoquée. Chaque ETM peut choisir de régler cette question en ajoutant des dispositions à son document de transport multimodal.

Règle 6 - Limitation de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal

La Règle 6 est fondée sur les dispositions des Règles de La Haye-Visby concernant la limitation de responsabilité, notamment la clause dite du "conteneur" en vertu de laquelle l'auteur de la réclamation peut utiliser les unités transportées à l'intérieur du conteneur pour le calcul de la limitation de responsabilité à condition que ces unités aient été mentionnées dans le document de transport. Les règles étant censées s'appliquer aussi au transport multimodal lorsqu'il n'y a pas de transport par mer, c'est la limite de responsabilité de 8,33 DTS par kilogramme fixée dans la CMR qui, en l'occurrence, a été adoptée. Il y a lieu de souligner que cette disposition ne sert pas seulement à relever la limitation par kilogramme mais également à atténuer les effets que pourrait produire la clause du "conteneur". Dans un certain nombre de branches du commerce, le poids moyen des unités de chargement des conteneurs est fixé à 50 kg environ et, en appliquant la clause du "conteneur", on arrive à 100 DTS si la somme limite est fixée à 2 DTS et à 460 DTS si elle est de 8,33 DTS. Ces chiffres sont à comparer avec celui prévu dans les Règles de La Haye-Visby, qui est de 666,67 DTS.

Il faut souligner que la Règle 6 limite la responsabilité non seulement pour pertes ou dommages subis par les marchandises et pour retard à la livraison, mais également pour les dommages indirects. Les dommages ou pertes matériels peuvent fort bien entraîner divers dommages indirects qui, dans certaines juridictions, ne peuvent être exclus en vertu de principes visant à limiter l'engagement de la partie responsable et il y a donc lieu de fixer une limite monétaire pour ce type de responsabilité. Comme on l'a dit, la double limitation par unité et par kilogramme prévue dans les Règles de La Haye-Visby s'applique avec la clause du "conteneur" en vertu de laquelle les unités se trouvant à l'intérieur du conteneur peuvent être utilisées pour le calcul de la limitation lorsqu'elles ont été mentionnées dans le document de transport. De même, c'est la limite supérieure de 8,33 DTS par kilogramme qui est appliquée lorsque le transport multimodal ne comporte pas de transport par mer. Toutefois, une autre limite monétaire peut être appliquée lorsqu'il est établi que la perte ou le dommage s'est produit sur un tronçon déterminé du transport pour lequel c'est cette autre limite qui est fixée par une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative. Il s'agit là d'un moyen de garantir que les deux parties se verront appliquer la limite (supérieure ou inférieure) de responsabilité qui leur aurait été appliquée si elles avaient conclu un contrat de transport pour le tronçon en question.

La responsabilité pour retard à la livraison ou dommages indirects est limitée à un montant ne dépassant pas l'équivalent du fret payable en vertu du contrat de transport multimodal. Comme il ne saurait être question pour l'ayant droit d'obtenir cette limitation fondée sur le fret en plus de la limitation par unité et par kilogramme, la Règle 6.6 prévoit un cumul des réparations dues par l'ETM afin que celles-ci ne puissent pas dépasser le plafond qui serait applicable en cas de perte totale des marchandises.

Règle 7 - Déchéance du droit de l'entrepreneur de transport multimodal de limiter la responsabilité

Les dispositions de la Règle 7 relative à la déchéance du droit de limiter la responsabilité garantissent que ce droit est préservé lorsque le comportement blâmable ne se situe pas au niveau de la direction de l'entreprise mais qu'il est uniquement le fait de préposés ou mandataires de l'ETM. C'est pourquoi le terme "lui-même" a été inséré après les termes "acte ou omission". Ainsi, une distinction est faite entre le comportement personnel de l'ETM et celui d'autres personnes, et le premier ne perd pas son droit de limiter la responsabilité lorsqu'il n'est responsable que d'actes ou omissions qui sont le fait d'autrui.

Règle 8 - Responsabilité de l'expéditeur

Cette Règle impute la responsabilité à l'expéditeur en vertu du principe selon lequel il est réputé avoir garanti à l'ETM l'exactitude de tous les renseignements fournis sur les marchandises et en particulier sur leur caractère dangereux. L'expéditeur est tenu d'indemniser l'ETM pour tout préjudice imputable aux renseignements communiqués à ce sujet non seulement quand ces renseignements sont inexacts mais aussi quand ils sont incomplets. L'expéditeur demeure responsable même si, en vertu du contrat de transport multimodal, il a cédé ses droits à une autre personne en transférant le document. Le fait de pouvoir engager une procédure contre l'expéditeur n'empêche en aucune façon l'ETM de tenir aussi d'autres personnes pour responsables, par exemple en vertu du principe selon lequel toute personne qui remet à l'ETM des marchandises de caractère dangereux en vertu de la loi applicable s'expose à une action en responsabilité délictuelle.

Règle 9 - Avis de perte ou de dommage subi par les marchandises

En ce qui concerne l'avis de perte ou de dommage subi par les marchandises, on distingue entre la perte ou le dommage apparent et la perte ou le dommage non apparent. Dans le premier cas, l'avis doit être donné par écrit à l'ETM lorsque les marchandises sont remises au destinataire. Dans le second, l'avis doit être donné dans les six jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire. En cas de retard, l'ETM aura fourni un commencement de preuve attestant qu'il est présumé qu'aucune perte ou aucun dommage n'est survenu sauf preuve contraire à établir par l'auteur de la réclamation. La Règle ne prévoit pas la possibilité pour l'ETM d'intenter une action contre l'expéditeur et ne fixe donc pas de délai pour cette action.

Règle 10 - Prescription

Le délai de prescription a été fixé à neuf mois. Il est d'un an dans les Règles de La Haye-Visby et de deux ans dans la Convention sur le transport multimodal. On a été amené à choisir le délai de neuf mois afin de garantir que l'ETM aura des possibilités raisonnables d'intenter une action récursoire contre le transporteur effectif. En l'absence de toute disposition juridique protégeant lesdites possibilités de recours de l'ETM, il faut choisir une période plus courte que celle qui s'applique au transporteur effectif en vertu de la loi impérative.

Règle 11 - Applicabilité des règles aux actions en responsabilité délictuelle

L'ETM a également besoin d'être protégé contre les réclamations lorsque celles-ci ont trait à l'exécution du contrat, mais que l'auteur de la réclamation cherche à se soustraire aux Règles en invoquant une faute non contractuelle. La Règle ne joue pas lorsqu'il n'y a pas de relation contractuelle entre l'entrepreneur de transport multimodal et le réclamant. En revanche, elle offre une importante protection au premier contre la possibilité pour la personne qui a accepté d'être liée par les Règles de se soustraire à celles-ci.

Règle 12 - Applicabilité des règles aux préposés et aux mandataires de l'entrepreneur de transport multimodal ou à d'autres personnes travaillant pour son compte

Cette Règle vise à protéger les préposés et mandataires de l'ETM ou d'autres personnes travaillant pour son compte, c'est-à-dire indirectement l'ETM lui-même, en stipulant que la protection dont il bénéficie s'étend également à "tout préposé, mandataire ou autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat". En pareil cas, d'ailleurs, le fait que les réclamations soient fondées sur une responsabilité délictuelle importe peu. Cette Règle est de même nature que la clause dite Himalaya qui figure habituellement sur les connaissements et d'autres documents de transport. Il est à noter que les Règles de La Haye-Visby offrent la même protection au transporteur, même si elles ne contiennent pas de clause équivalente. Mais il n'est pas certain, du moins dans certaines juridictions, que la protection s'étende aux "entrepreneurs indépendants", qu'il faut distinguer des "préposés ou mandataires". Or, il est particulièrement important que la protection offerte dans le cadre d'un contrat de transport multimodal ne soit pas limitée aux seuls "préposés ou mandataires", car il est fréquent que l'entrepreneur de transport multimodal fasse appel à plusieurs sous-traitants pour l'exécution du contrat. Dans le droit anglo-américain, il risque d'être difficile de donner effet à cette Règle particulière compte tenu des problèmes rencontrés pour obtenir la protection de tiers dans le cadre d'arrangements contractuels. Pour obtenir la protection souhaitée lorsque c'est la loi anglaise ou américaine qui s'applique au transport considéré, il faudra peut-être recourir à des techniques particulières et par exemple stipuler que si l'ETM convient avec l'expéditeur d'appliquer la Règle 12, il le fait en tant qu'agent ou mandataire des autres personnes intéressées.

Règle 13 - Loi impérative

Cette Règle ne figure que pour mémoire. Les dispositions impératives des conventions internationales ou des lois nationales susceptibles de s'appliquer aux contrats de transport multimodal remplacent et annulent les Règles. On pourrait faire valoir que le contrat de transport multimodal est un contrat à part et qu'il ne peut donc y avoir d'infraction à la loi impérative applicable au transport unimodal. Mais on peut considérer que le fait pour un transporteur unimodal de se "transformer" en ETM pour se soustraire à la loi impérative est inacceptable et que dans ce cas, celle-ci primerait certaines dispositions des Règles. Ces dispositions, et elles seules, deviendraient alors inopérantes.

REGLES CNUCED/CCI APPLICABLES AUX DOCUMENTS DE TRANSPORT MULTIMODAL

1. Applicabilité

1.1. Les présentes Règles sont applicables lorsqu'on les incorpore, de quelque manière que ce soit, par écrit, oralement ou autrement, dans un contrat de transport, en invoquant les "Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal", qu'il s'agisse d'un contrat de transport unimodal ou multimodal, et qu'un document ait été établi ou non.

1.2. Chaque fois que ces Règles sont invoquées, les parties conviennent qu'elles remplacent et annulent toutes clauses additionnelles du contrat de transport multimodal qui leur sont contraires, excepté dans la mesure où elles augmentent la responsabilité ou les obligations de l'entrepreneur du transport multimodal.

2. Définitions

2.1. L'expression "contrat de transport multimodal" désigne un contrat unique pour le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents.

2.2. L'expression "entrepreneur de transport multimodal" (ETM) désigne toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal et assume la responsabilité de son exécution en tant que transporteur.

2.3. Le terme "transporteur" désigne la personne qui exécute elle-même ou fait exécuter tout ou partie du transport, qu'il s'agisse ou non de l'entrepreneur de transport multimodal.

2.4. Le terme "expéditeur" désigne la personne qui conclut le contrat de transport multimodal avec l'entrepreneur de transport multimodal.

2.5. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à recevoir les marchandises livrées par l'entrepreneur de transport multimodal.

2.6. L'expression "document de transport multimodal" (document TM) désigne un document qui constitue la preuve d'un contrat de transport multimodal et qui peut être remplacé par des messages conçus pour être utilisés dans le cadre d'échanges de données informatisés (messages EDI) dans la mesure où la loi applicable l'autorise; le document TM peut être :

a) émis sous forme négociable, ou

b) émis sous forme non négociable et désigner nommément un destinataire.

2.7. L'expression "prises en charge" signifie que les marchandises ont été remises à l'entrepreneur de transport multimodal, qui les a acceptées en vue du transport.

2.8. Le terme "livraison" signifie

- a) la remise des marchandises au destinataire, ou
- b) leur mise à la disposition du destinataire conformément au contrat de transport multimodal ou à la loi ou aux usages du commerce considéré applicables au lieu de livraison, ou
- c) la remise des marchandises à une autorité ou un autre tiers auquel elles doivent être remises conformément à la loi ou aux règlements applicables au lieu de livraison.

2.9. L'expression "droit de tirage spécial" (DTS) désigne l'unité de compte telle que la définit le Fonds monétaire international.

2.10. Le terme "marchandises" désigne tout bien transporté, y compris les animaux vivants ainsi que les conteneurs, palettes et tout conditionnement ou emballage similaire non fournis par l'ETM, que ce transport soit prévu ou effectué en pontée ou en cale.

3. Valeur probante des renseignements figurant dans le document de transport multimodal

Les renseignements figurant dans le document TM font foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par l'ETM, des marchandises telles qu'elles sont décrites par lesdits renseignements à moins qu'une indication contraire telle que "pesé, rempli et compté par le chargeur", "conteneur rempli par le chargeur" ou toute autre expression similaire, ne figure dans le texte imprimé ou n'ait été rajoutée sur le document. La preuve contraire n'est pas recevable lorsque le document TM a été transféré ou que le message EDI équivalent a été transmis et réceptionné par le destinataire qui, de bonne foi, a agi en se fondant sur ce document ou sur ce message.

4. Responsabilités de l'entrepreneur de transport multimodal

4.1. Durée de la responsabilité

Dans les présentes Règles, la responsabilité de l'ETM en ce qui concerne les marchandises couvre la période qui va du moment où il a pris en charge les marchandises jusqu'au moment de leur livraison.

4.2. Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses préposés, ses mandataires et d'autres personnes

L'entrepreneur de transport multimodal est responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat.

4.3 Livraison des marchandises au destinataire

L'ETM s'engage à exécuter ou à faire exécuter tous les actes nécessaires pour garantir la livraison des marchandises :

- a) lorsque le document TM a été émis sous forme négociable "au porteur", à la personne qui remet un original du document, ou
- b) lorsque le document TM a été émis sous forme négociable "à ordre", à la personne qui remet un original du document dûment endossé; ou
- c) lorsque le document a été émis sous forme négociable à l'ordre d'une personne nommément désignée, à ladite personne sur production de la preuve de son identité et contre remise d'un document original; si le document a été transféré "à ordre" ou en blanc, les dispositions de l'alinéa b) ci-dessus sont applicables, ou
- d) lorsque le document TM a été émis sous forme non négociable, à la personne désignée comme destinataire dans le document sur production de la preuve de son identité, ou
- e) lorsqu'aucun document n'a été émis, à la personne désignée conformément aux instructions données par l'expéditeur ou par une personne qui a acquis le droit de l'expéditeur ou du destinataire, en vertu du contrat de transport multimodal, de donner de telles instructions.

5. Responsabilité (obligation de réparer) de l'entrepreneur de transport multimodal

5.1 Fondement de la responsabilité

Sous réserve des exonérations énumérées à la Règle 5.4 et à la Règle 6, l'ETM est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de la Règle 4.1, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute ou négligence de sa part ou de celle de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne visée à la Règle 4 n'a causé la perte, le dommage ou le retard à la livraison ou n'y a contribué. Toutefois, l'ETM n'est pas responsable du préjudice résultant du retard à la livraison à moins que l'expéditeur n'ait opté pour un délai de livraison garanti dans une déclaration acceptée par l'entrepreneur de transport multimodal.

5.2 Retard à la livraison

Il y a retard à la livraison quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date convenue ou, à défaut de date convenue, dans le délai qu'il serait raisonnable d'allouer à un ETM diligent, compte tenu des circonstances de l'espèce.

5.3. Conversion du retard en perte définitive

Si les marchandises n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs qui suivent la date de livraison fixée comme il est prescrit à la Règle 5.2, l'ayant droit peut, en l'absence de preuve contraire, les considérer comme perdues.

5.4 Exonérations pour le transport par mer ou par voies d'eau intérieures

Nonobstant les dispositions de la Règle 5.1, l'ETM n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison dans le cas de marchandises transportées par mer ou par voies d'eau intérieures lorsque ces pertes, dommages ou retards survenus au cours dudit transport résultent :

- a) d'un acte, d'une négligence ou d'une faute commis par le capitaine, le marin, ou le pilote ou les préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire,
- b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur,

toujours sous réserve, toutefois, que pour toute perte ou tout dommage résultant de l'innavigabilité du navire, l'entrepreneur de transport multimodal puisse apporter la preuve qu'il a fait raisonnablement diligence pour mettre le navire en état de navigabilité au début du voyage.

5.5 Calcul de l'indemnité

5.5.1 L'indemnité pour perte ou dommage subi par les marchandises est calculée d'après leur valeur au lieu et au jour de la livraison au destinataire, ou bien au lieu et au jour où, conformément au contrat de transport multimodal, elles auraient dû être livrées.

5.5.2 La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse, ou à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un ou de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

6. Limitation de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal

6.1 A moins que l'expéditeur n'ait déclaré la nature et la valeur des marchandises avant leur prise en charge par l'ETM et n'ait fait figurer ces renseignements dans le document TM, l'ETM n'est ni ne devient en aucun cas responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises pour un montant supérieur à l'équivalent de 666,67 DTS par colis ou unité ou à 2 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

6.2 Quand un conteneur, une palette ou tout engin similaire contient plus d'un colis ou d'une unité, tout colis ou autre unité de chargement énuméré dans le document TM comme contenu dans cet engin est considéré comme un colis ou une unité de chargement. En dehors du cas ci-dessus, cet engin est considéré comme colis ou unité de chargement.

6.3 Nonobstant les dispositions susmentionnées, si le transport multimodal ne comporte pas, aux termes du contrat, un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'ETM est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

6.4 Quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal pour lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative aurait fixé une autre limite de responsabilité si un contrat de transport distinct avait été conclu pour ledit tronçon du transport, la limite de la responsabilité de l'ETM pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.

6.5. Si l'ETM est responsable du préjudice résultant du retard à la livraison ou des pertes ou dommages indirects autres que les pertes ou dommages subis par les marchandises, sa responsabilité est limitée à une somme n'excédant pas l'équivalent du fret payable pour le transport multimodal en vertu du contrat de transport multimodal.

6.6 Le cumul des réparations dues par l'ETM ne peut dépasser les limites qui seraient applicables en cas de perte totale des marchandises.

7. Déchéance du droit de l'entrepreneur de transport multimodal de limiter la responsabilité

L'ETM n'est pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'il a lui-même commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

8. Responsabilité de l'expéditeur

8.1. L'expéditeur est réputé avoir garanti à l'ETM, au moment où celui-ci a pris en charge les marchandises, l'exactitude de tous les renseignements concernant la nature générale, les marques, le nombre, le poids, le volume, la quantité et, le cas échéant, le caractère dangereux des dites marchandises tels qu'ils sont fournis par lui ou en son nom pour être portés sur le document TM.

8.2. L'expéditeur est tenu d'indemniser l'ETM de tout préjudice résultant d'inexactitudes ou de lacunes dans les renseignements susmentionnés.

8.3. L'expéditeur demeure responsable même s'il a transféré le document TM.

8.4. Le droit de l'ETM à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur au titre du contrat de transport multimodal.

9. Avis de perte ou de dommage subi par les marchandises

9.1. A moins que le destinataire ne donne par écrit à l'ETM un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage lorsque les marchandises lui sont remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par l'ETM telles qu'elles sont décrites dans le document TM.

9.2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, la même présomption devient applicable si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de six jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.

10. Prescription

Sauf s'il en est expressément convenu autrement, l'ETM est déchargé de toute responsabilité aux termes des présentes Règles à moins qu'une action ne soit intentée dans les neuf mois qui suivent la livraison des marchandises ou la date à laquelle les marchandises auraient dû être livrées, ou la date à laquelle, selon la Règle 5.3, le défaut de livraison donne au destinataire le droit de considérer les marchandises comme perdues.

11. Applicabilité des règles aux actions en responsabilité délictuelle

Les présentes Règles sont applicables à toute action contre l'ETM concernant l'exécution du contrat de transport multimodal, que cette action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité délictuelle.

12. Applicabilité des règles aux préposés et aux mandataires de l'entrepreneur de transport multimodal ou à d'autres personnes travaillant pour son compte

Les présentes Règles sont applicables à toute action concernant l'exécution du contrat de transport multimodal intentée contre un préposé ou un mandataire de l'ETM ou contre toute autre personne aux services de laquelle il a recouru pour l'exécution du contrat de transport multimodal, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité délictuelle, et le montant total des réparations dues par l'ETM à ce titre ne peut dépasser les limites fixées à la Règle 6.

13. Loi impérative

Les présentes Règles ne prennent effet que dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions obligatoires des conventions internationales ou de la loi nationale applicables au contrat de transport multimodal.

