



## Assemblée générale

Distr.: Limitée  
30 décembre 2002

Français  
Original: Anglais

---

**Commission des Nations Unies  
pour le droit commercial international**  
Groupe de travail III (Droit des transports)  
Onzième session  
New York, 24 mars-4 avril 2003

### **Le projet d'instrument de la CNUDCI sur le transport de marchandises par mer et les autres conventions sur les transports**

#### **Tableaux comparatifs**

#### **Note du secrétariat**

Dans le cadre des préparatifs de la onzième session du Groupe de travail III (Droit des transports), au cours de laquelle il est prévu que celui-ci poursuive l'examen du projet d'instrument contenu dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21, M. Francesco Berlingieri a présenté un tableau qui permettra au Groupe de travail de comparer les dispositions du projet d'instrument de la CNUDCI sur le transport de marchandises par mer avec celles d'autres conventions sur les transports. Le texte de ce document de référence, extrêmement important, est reproduit dans l'annexe tel qu'il a été reçu.





**LE PROJET D'INSTRUMENT DE LA CNUDCI SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES  
PAR MER ET LES AUTRES CONVENTIONS SUR LES TRANSPORTS**

*TABLEAUX COMPARATIFS*

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
NOTE EXPLICATIVE .....	“ 6
ABREVIATIONS.....	“ 7
CHAPITRE 1. Définitions.....	“ 8
CHAPITRE 2. Communications électroniques.....	“ 13
CHAPITRE 3. Champ d'application.....	“ 16
A. Dispositions générales.....	“ 16
B. Charte partie .....	“ 18
CHAPITRE 4. Durée de la responsabilité.....	“ 19
A. Dispositions générales.....	“ 19
B. Transport précédant ou suivant un transport par mer (transport multimodal/de porte à porte).....	“ 22
C. Contrats mixtes de transport et de transit .....	“ 24
CHAPITRE 5. Obligations du transporteur.....	“ 28
CHAPITRE 6. Responsabilité du transporteur .....	“ 29
6.1. Fondement de la responsabilité.....	“ 29
6.2. Calcul de la réparation .....	“ 33
6.3. Responsabilité des parties exécutantes .....	“ 34
6.4. Retard .....	“ 38
6.5. Déroutement .....	“ 39
6.6. Marchandises en pontée .....	“ 40
6.7. Limites de la responsabilité.....	“ 43
6.8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité .....	“ 50
6.9. Avis de perte, de dommage ou de retard.....	“ 52

6.10. Recours judiciaires .....	“	55
CHAPITRE 7. Obligations du chargeur .....	“	57
CHAPITRE 8. Documents de transport et enregistrements électroniques .....	“	62
8.1. Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique .....	“	62
8.2. Données du contrat .....	“	64
8.3. Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat . . . .	“	67
8.4. Insuffisance des données du contrat .....	“	72
CHAPITRE 9. Fret .....	“	74
CHAPITRE 10. Livraison au destinataire .....	“	78
CHAPITRE 11. Droit de contrôle .....	“	86
CHAPITRE 12. Transfert de droits .....	“	93
CHAPITRE 13. Droits d'action .....	“	94
CHAPITRE 14. Délai pour agir .....	“	95
CHAPITRE 15. Avaries communes .....	“	99
CHAPITRE 16. Autres conventions .....	“	99
CHAPITRE 17. Limites de la liberté contractuelle .....	“	104
CHAPITRE __ <sup>1</sup> Compétence et arbitrage .....	“	107

<sup>1</sup> S'il y a lieu d'attribuer un numéro à ce chapitre, celui-ci sera fixé au cours des discussions sur le projet d'instrument.

## **NOTE EXPLICATIVE**

Les tableaux comparatifs ci-après apparaissent dans l'ordre où les sujets correspondants sont traités dans le projet préliminaire d'instrument de la CNUDCI sur le transport de marchandises par mer et leurs titres correspondent aux titres des chapitres du projet.

## ABRÉVIATIONS

INSTRUMENT:	Projet préliminaire d'instrument de la CNUDCI sur le transport de marchandises par mer
LA HAYE-VISBY:	Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 1924), telle que modifiée par les Protocoles de 1968 et de 1979
HAMBOURG:	Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978
MULTIMODAL:	Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Genève, 24 mai 1980)
CMR:	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956, telle que modifiée par le Protocole de 1978
CMNI:	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, 2000
CIM-COTIF 1999:	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, Appendice à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, telle que modifiée par le Protocole de 1999
VARSOVIE:	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, telle que modifiée par le Protocole signé à La Haye le 28 septembre 1955 et le Protocole n° 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975
MONTREAL:	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Montréal, 1999)

## CHAPITRE 1 – DÉFINITIONS

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>Article 1<sup>er</sup> - Définitions</b>  <b>Aux fins du présent instrument:</b>  <b>1.1 Le terme “transporteur” désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur.</b>  <b>1.2 Le terme “destinataire” désigne une personne habilitée à prendre livraison des marchandises en vertu d’un contrat de transport, d’un document de transport ou d’un enregistrement électronique.</b>  <b>1.3 Le terme “expéditeur” désigne une personne qui livre les marchandises à un transporteur à des fins de transport.</b>  <b>1.4 Le terme “conteneur” s’entend également de tout type de conteneur, réservoir transportable ou caisse interchangeable plate, ou de toute unité de charge similaire utilisée pour réunir des marchandises, et de tout équipement accessible à cette unité de charge.</b>  <b>1.5 Le terme “contrat de transport” désigne un contrat par lequel un transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises entièrement ou partiellement par mer d’un</b></p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup></b>  Dans les présentes règles, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:  a) “transporteur” comprend le propriétaire du navire ou l’affrèteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur;  b) “contrat de transport” s’applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par eau, il s’applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d’une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance;  c) “marchandises” comprend: biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l’exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;  d) “navire” signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par eau;</p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup> - Définitions</b>  Dans la présente Convention:  1. Le terme “transporteur” désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.  2. Les termes “transporteur substitué” désignent toute personne à laquelle l’exécution du transport de marchandises, ou d’une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s’entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.  3. Le terme “chargeur” désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s’entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.  4. Le terme “destinataire” désigne la personne habilitée à prendre livraison des</p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup> - Définitions</b>  Aux fins de la présente Convention:  1. Par “transport multimodal international”, il faut entendre le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d’un contrat de transport multimodal à partir d’un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l’entrepreneur de transport multimodal jusqu’au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent. Les opérations de ramassage et de livraison des marchandises qui sont effectuées en exécution d’un contrat prévoyant un transport par un seul mode de transport, telles qu’elles sont définies dans ce contrat, ne sont pas considérées comme un transport multimodal international.  2. Par “entrepreneur de transport multimodal”, il faut entendre toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l’intermédiaire d’un tiers et qui n’agit pas en tant que préposé ou mandataire de l’expéditeur ou des transporteurs</p>		<p><b>Article 3 - Définitions</b>  Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:  a) “transporteur” désigne le transporteur contractuel, avec lequel l’expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;  b) “transporteur substitué” désigne un transporteur, qui n’a pas conclu le contrat de transport avec l’expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l’exécution du transport ferroviaire;  c) “Conditions générales de transport” désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque État membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;  d) “unité de transport intermodal” désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.</p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup> - Définitions</b>  Au sens de la présente Convention,  1. “contrat de transport” désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s’engage contre paiement d’un fret à transporter des marchandises par voies d’eau intérieures;  2. “transporteur” désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur;  3. “transporteur substitué” désigne toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l’exécution du transport ou d’une partie du transport a été confiée par le transporteur;  4. “expéditeur” désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur;  5. “destinataire” désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises;  6. “document de transport” désigne un document faisant preuve d’un contrat de transport et constatant</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>lieu à un autre.</p> <p><b>1.6 Le terme “données du contrat” désigne toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises (y compris des termes, des notes, des signatures et des endossements) qui apparaît dans un document de transport ou un enregistrement électronique.</b></p> <p><b>1.7 Le terme “partie contrôlante” désigne la personne qui, en vertu de l’article 11.2, est habilitée à exercer le droit de contrôle.</b></p> <p><b>1.8 Le terme “communication électronique” désigne toute communication par images électroniques, optiques ou numériques ou par des moyens similaires faisant que l’information communiquée est accessible de façon à être utilisable ultérieurement. La communication s’entend de la production, du stockage, de l’envoi et de la réception.</b></p> <p><b>1.9 Le terme “enregistrement électronique” désigne toute information contenue dans un ou plusieurs messages émis par des moyens de communication électroniques en vertu d’un contrat de transport par un transporteur ou une</b></p>	<p>e) “<u>transport de marchandises</u>” couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu’à leur déchargement du navire.</p>	<p>marchandises.</p> <p>5. Le terme “<u>marchandises</u>” doit s’entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu’elles sont emballées, le terme “marchandises” doit s’entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s’il est fourni par le chargeur.</p> <p>6. Les termes “<u>contrat de transport par mer</u>” désignent tout contrat par lequel le transporteur s’engage, contre paiement d’un fret, à transporter des marchandises par mer d’un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n’est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.</p> <p>7. Le terme “<u>connaissance</u>” désigne un document faisant preuve d’un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l’engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre</p>	<p>participant aux opérations de transport multimodal, et qui assume la responsabilité de l’exécution du contrat.</p> <p>3. Par “<u>contrat de transport multimodal</u>”, il faut entendre un contrat par lequel un entrepreneur de transport multimodal s’engage, moyennant paiement d’un fret, à exécuter ou à faire exécuter un transport multimodal international.</p> <p>4. Par “<u>document de transport multimodal</u>”, il faut entendre un document qui fait foi d’un contrat de transport multimodal, de la prise en charge des marchandises par l’entrepreneur de transport multimodal et de l’engagement pris par celui-ci de livrer les marchandises conformément aux termes dudit contrat.</p> <p>5. Par “<u>expéditeur</u>”, il faut entendre toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport multimodal est conclu avec l’entrepreneur de transport multimodal, ou toute personne par laquelle ou au nom de laquelle les marchandises sont effectivement remises à l’entrepreneur de transport multimodal en relation avec le contrat de transport</p>			<p>la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d’un connaissement ou d’une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce;</p> <p>7. “<u>marchandises</u>” ne comprend ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans ou sur un dispositif de transport similaire ou lorsqu’elles sont emballées, le terme “<u>marchandises</u>” s’entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s’il est fourni par l’expéditeur;</p> <p>8. l’expression “<u>par écrit</u>”, à moins que les personnes concernées n’en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l’information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l’information reste</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>partie exécutive, qui:</p> <p>a) atteste la réception, par un transporteur ou une partie exécutive, de marchandises en vertu d'un contrat de transport; ou</p> <p>b) atteste ou contient un contrat de transport; ou les deux.</p> <p>Il doit s'entendre également des informations jointes ou autrement liées à l'enregistrement électronique au moment de son émission par le transporteur ou une partie exécutive ou ultérieurement.</p> <p>1.10 Le terme "<u>fret</u>" désigne la rémunération due à un transporteur pour le transport de marchandises en vertu d'un contrat de transport.</p> <p>1.11 Le terme "<u>marchandises</u>" désigne les objets, marchandises et articles de quelque nature que ce soit qu'un transporteur ou une partie exécutive a reçus à des fins de transport et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur non fourni par ou pour le compte d'un transporteur ou d'une partie exécutive.</p> <p>1.12 Le terme "<u>porteur</u>" désigne une personne:</p>		<p>remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.</p> <p>8. L'expression "<u>par écrit</u>" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.</p>	<p>multimodal.</p> <p>6. Par "<u>destinataire</u>", il faut entendre la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.</p> <p>7. Par "<u>marchandises</u>", il faut entendre également les conteneurs, les palettes et tout conditionnement ou emballage similaire, s'ils sont fournis par l'expéditeur.</p> <p>8. Par "<u>convention internationale</u>", il faut entendre un accord international conclu entre États sous forme écrite et régi par le droit international.</p> <p>9. Par "<u>loi nationale impérative</u>", il faut entendre tout texte de loi concernant le transport de marchandises aux dispositions duquel il ne peut être dérogé par stipulation contractuelle au détriment de l'expéditeur.</p> <p>10. Par l'expression "<u>par écrit</u>", il faut entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.</p>			<p>accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence;</p> <p>9. la loi d'un État applicable conformément à la présente Convention désigne les règles de droit en vigueur dans ledit État à l'exclusion des règles du droit international privé.</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><i>a) qui est pour le moment en possession d'un document de transport négociable ou a [l'accès exclusif à un] [le contrôle exclusif d'un] enregistrement électronique négociable; et</i></p> <p><i>b) qui:</i></p> <p><i>i) si le document est un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé;</i></p> <p><i>ii) si le document est un document à ordre endossé en blanc ou un document au porteur, est le porteur dudit document;</i></p> <p><i>iii) si un enregistrement électronique négociable est utilisé, est, conformément à l'article 2.4, à même de démontrer qu'elle a [l'accès exclusif à] [le contrôle exclusif de] cet enregistrement.</i></p> <p><i>1.13 Le terme "<u>enregistrement électronique négociable</u>" désigne un enregistrement électronique:</i></p> <p><i>i) qui indique, par des mentions telles que "à ordre" ou "négociable", ou par d'autres mentions appropriées reconnues comme ayant le même effet en vertu de la loi régissant l'enregis-</i></p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>trement, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur ou à l'ordre du destinataire, et qui n'est pas explicitement signalé comme étant "non négociable" ou "innégociable"; et</p> <p><i>ii)</i> est soumis à des règles de procédure telles que celles visées à l'article 2.4, qui contiennent des dispositions suffisantes relatives au transfert de cet enregistrement à un autre porteur et à la façon dont le porteur de cet enregistrement peut démontrer qu'il est ce porteur.</p> <p><i>1.14</i> Le terme "<u>document de transport négociable</u>" désigne un document de transport qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet en vertu de la loi régissant le document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui n'est pas explicitement signalé comme étant "non négociable" ou "innégociable".</p> <p><i>1.15</i> Le terme "<u>enregistrement électronique non</u></p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><u>“négociable”</u> désigne un enregistrement électronique qui ne remplit pas les conditions d'un enregistrement électronique négociable.</p> <p>1.16 Le terme <u>“document de transport non négociable”</u> désigne un document de transport qui ne remplit pas les conditions d'un document de transport négociable.</p> <p>1.17 Le terme <u>“partie exécutante”</u> désigne une personne autre que le transporteur qui s'acquitte matériellement [ou ne s'acquitte pas de tout ou partie] de l'une quelconque des obligations du transporteur en vertu d'un contrat de transport prévoyant le transport, la manutention, la garde ou le stockage des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous la supervision ou le contrôle de celui-ci, indépendamment du fait de savoir si elle est partie au contrat de transport, y est identifiée ou assume en vertu de ce contrat une responsabilité juridique. Le terme <u>“partie exécutante”</u> ne s'entend pas de toute personne qui est engagée par un</p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>chargeur ou un destinataire, ou est employée, agent, fournisseur ou sous-traitant d'une personne (autre que le transporteur) qui est engagée par un chargeur ou un destinataire.</p> <p><i>1.18</i> Le terme "<u>droit de contrôle</u>" a le sens qui lui est donné à l'article 11.1.</p> <p><i>1.19</i> Le terme "<u>chargeur</u>" désigne une personne qui conclut un contrat de transport avec un transporteur.</p> <p><i>1.20</i> Le terme "<u>document de transport</u>" désigne un document émis en vertu d'un contrat de transport par un transporteur ou une partie exécutante, qui:</p> <p><i>a)</i> atteste la réception, par un transporteur ou une partie exécutante, de marchandises en vertu d'un contrat de transport; ou</p> <p><i>b)</i> atteste ou contient un contrat de transport; ou les deux.</p>								

**CHAPITRE 2 – COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES**

INSTRUMENT	<b>LA HAYE-VISBY HAMBOURG MULTIMODAL CMR COTIF-CIM 1999 CMNI VARSOVIE MONTREAL</b>
<p style="text-align: center;"><i>Article 2 – Communications électroniques</i></p> <p><b>2.1</b> Tout ce qui doit figurer dans ou sur un document de transport en vertu du présent instrument peut être enregistré ou communiqué en utilisant des moyens de communication électroniques au lieu du document de transport, à condition que l'émission et l'utilisation ultérieure d'un enregistrement électronique s'effectuent avec l'accord explicite ou implicite du transporteur et du chargeur.</p> <p><b>2.2.1</b> Si un document de transport négociable a été émis et le transporteur et le porteur acceptent de remplacer ce document par un enregistrement électronique négociable:</p> <p>a) le porteur remet le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur; et</p> <p>b) le transporteur émet au profit du porteur un enregistrement électronique négociable qui comprend une mention indiquant que cet enregistrement est émis en remplacement du document de transport négociable; après quoi le document de transport négociable perd tout effet ou validité.</p> <p><b>2.2.2</b> Si un enregistrement électronique négociable a été émis et le transporteur et le porteur acceptent de remplacer cet enregistrement électronique par un document de transport négociable:</p> <p>a) le transporteur émet au profit du porteur, en remplacement de cet enregistrement électronique, un document de transport négociable qui comprend une mention indiquant que ce document est utilisé en remplacement de l'enregistrement électronique négociable; et</p> <p>b) suite à ce remplacement, l'enregistrement électronique perd tout effet ou validité.</p> <p><b>2.3</b> Les avis et la confirmation visés aux articles 6.9.1, 6.9.2, 6.9.3, 8.2.1 b) et c), 10.2 et 10.4.2, la déclaration visée à l'article 14.3 et l'accord quant au poids visé à l'article 8.3.1 c) peuvent être communiqués en utilisant des moyens de communication électroniques, à condition que l'utilisation de ces moyens s'effectue avec le consentement explicite ou implicite de la partie par laquelle ils sont communiqués et de la partie à laquelle ils sont communiqués. Dans le cas contraire, ils doivent être communiqués par écrit.</p> <p><b>2.4</b> L'utilisation d'un enregistrement électronique négociable est soumise aux règles de procédure convenues entre le transporteur et le chargeur ou le porteur mentionné à l'article 2.2.1. Les règles de procédure sont mentionnées dans les données du contrat et comprennent des dispositions suffisantes concernant:</p> <p>a) le transfert de cet enregistrement à un autre porteur;</p> <p>b) la façon dont le porteur de cet enregistrement peut démontrer qu'il est ce porteur; et</p> <p>c) la façon dont il est donné confirmation:</p> <p>i) que la livraison au destinataire a eu lieu; ou</p> <p>ii) qu'en vertu des articles 2.2.2 ou 10.3.2 i) b), l'enregistrement électronique négociable a perdu tout effet ou validité.</p>	<i>Aucune disposition correspondante</i>

## CHAPITRE 3 – CHAMP D'APPLICATION

## A. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>Article 3 - Champ d'application</b></p> <p><b>3.1 Sous réserve de l'article 3.3.1, les dispositions du présent instrument s'appliquent à tous les contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison se situent dans des États différents lorsque:</b></p> <p><b>a) le lieu de réception [ou port de chargement] spécifié soit dans le <u>contrat de transport</u><sup>2</sup>, soit dans les données du contrat est situé dans un État contractant; ou</b></p> <p><b>b) le lieu de livraison [ou port de déchargement] spécifié soit dans le contrat de transport, soit dans les données du contrat est situé dans un État</b></p>	<p><b>Article 10</b></p> <p>Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises<sup>3</sup> entre ports relevant de deux États différents, quand:</p> <p>a) le connaissance est émis dans un État contractant, ou</p> <p>b) le transport a lieu au départ d'un port d'un État contractant, ou</p> <p>c) le connaissance prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée. Chaque État contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissances mentionnées ci-dessus. Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un État contractant</p>	<p><b>Article 2 - Champ d'application</b></p> <p>1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les <u>contrats de transport</u><sup>4</sup> par mer entre deux États différents lorsque:</p> <p>a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou</p> <p>b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant, ou</p> <p>c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un État contractant, ou</p> <p>d) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État contractant, ou</p> <p>e) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la</p>	<p><b>Article 2 - Champ d'application</b></p> <p>Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les <u>contrats de transport multimodal</u><sup>5</sup> entre des lieux situés dans deux États si:</p> <p>a) le lieu de la prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport multimodal, est situé dans un État contractant, ou</p> <p>b) le lieu de livraison des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal, tel qu'il est prévu dans le contrat de transport multimodal, est situé dans un État contractant.</p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup> - Champ d'application</b></p> <p>1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.</p> <p>2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par "véhicules" les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.</p> <p>3. La présente Convention s'applique même si les transports</p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup> - Champ d'application</b></p> <p>1. Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.</p> <p>2. Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents dont l'un au moins est un État membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.</p>	<p><b>Article 2 - Champ d'application</b></p> <p>1. La présente Convention est applicable à tout <u>contrat de transport</u><sup>6</sup> selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux États différents dont au moins l'un est un État Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.</p> <p>2. Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les</p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup> - Champ d'application</b></p> <p>1. La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.</p> <p>2. Est qualifié "transport international", au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle</p>	<p><b>Article 1<sup>er</sup> - Champ d'application</b></p> <p>1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.</p> <p>2. Au sens de la présente convention, l'expression <i>transport international</i> s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul</p>

<sup>2</sup> Voir la définition de l'expression "contrat de transport" dans l'article 1.5 à la page 7.

<sup>3</sup> Voir la définition de l'expression "transport de marchandises" dans l'article 1 e) à la page 7.

<sup>4</sup> Voir la définition de l'expression "contrat de transport par mer" dans l'article 1.6 à la page 8.

<sup>5</sup> Voir la définition de l'expression "contrat de transport multimodal" dans l'article 1.3 à la page 8.

<sup>6</sup> Voir la définition de l'expression "contrat de transport" dans l'article 1.1 à la page 7.

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>dans un État contractant; ou] d) [le contrat de transport est conclu dans un État contractant ou les données du contrat indiquent que le document de transport ou l'enregistrement électronique est émis dans un État contractant; ou] e) le contrat de transport prévoit que les dispositions du présent instrument, ou la loi de tout État leur donnant effet, doivent régir le contrat.</p> <p>3.2 Les dispositions du présent instrument s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.</p>	<p>contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents.</p>	<p>dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.</p> <p>2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.</p>		<p>rentrant dans son champ d'application sont effectués par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.</p> <p>4. La présente Convention ne s'applique pas:</p> <p>a) aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales;</p> <p>b) aux transports funéraires;</p> <p>c) aux transports de déménagement.</p> <p>5. Les Parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.</p>	<p>3. Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un État membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.</p> <p>4. Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.</p> <p>5. Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire États limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces États.</p>	<p>ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si</p> <p>a) un connaissement maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si</p> <p>b) la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue.</p> <p>3. La présente Convention est applicable quels que soient la nationalité, le lieu d'immatriculation, le port d'attache ou l'appartenance du bateau à la navigation maritime ou à la navigation intérieure et quels que soient la nationalité, le domicile, le siège ou le lieu de séjour du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire.</p>	<p>escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.</p> <p>3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.</p> <p><b>Article XIV du Protocole de Montréal</b></p> <p>La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux États parties au</p>	<p>État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.</p> <p>3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.</p> <p>4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
							<p>présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul État partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État.</p> <p><i>Article 2</i></p> <p>1. La Convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1<sup>er</sup>.</p> <p>2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.</p> <p>3. Les dispositions de la présente Convention autres que celles de l'alinéa 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.</p>	

*B. CHARTE PARTIE*

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><i>Article 3.3.1</i></p> <p><b>Les dispositions du présent instrument ne s'appliquent pas aux chartes-parties, [contrats d'affrètement, contrats de transport au volume ou conventions similaires].</b></p> <p><b>3.3.2 Nonobstant les dispositions de</b></p>	<p><i>Article 1 b)</i></p> <p>“Contrat de transport” s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par eau, il s'applique également au</p>	<p><i>Article 2</i></p> <p>3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissance est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la</p>						

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>l'article 3.3.1, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis en vertu d'une charte-partie, [d'un contrat d'affrètement, d'un contrat au volume ou d'une convention similaire], les dispositions du présent instrument s'appliquent au contrat attesté par ou contenu dans ce document ou cet enregistrement électronique à compter du moment et dans la mesure où le document ou l'enregistrement électronique régit les relations entre le transporteur et un porteur autre que l'affréteur.</b></p> <p><b>3.4</b> Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives, les dispositions du présent instrument s'appliquent à chaque expédition dans la mesure où les articles 3.1, 3.2 et 3.3 le spécifient.</p>	<p>connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.</p> <p><b>Article 5</b> Aucune disposition des présentes règles ne s'applique aux chartes-parties, mais si des connaissances sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes des présentes règles. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissance d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.</p>	<p>présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissance, si ce dernier n'est pas l'affréteur.</p> <p>4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent.</p>						

## CHAPITRE 4 – DURÉE DE LA RESPONSABILITÉ

### *A. DISPOSITIONS GÉNÉRALES*

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>Article 4 - Durée de la responsabilité</b></p> <p><b>4.1.1</b> Sous réserve des dispositions de</p>	<p><b>Article 1 e)</b> "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis</p>	<p><b>Article 4 - Durée de la responsabilité</b></p> <p>1. Dans la présente Convention, la</p>	<p><b>Article 14 - Durée de la responsabilité</b></p> <p>1. Dans la présente Convention, la</p>		<p><b>Article 23 - Fondement de la responsabilité</b></p> <p>1. Le transporteur est</p>	<p><b>Article 16 - Responsabilité pour préjudice</b></p> <p>1. Le transporteur est</p>	<p><b>Article 18</b></p> <p>2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en</p>	<p>3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>l'article 4.3, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises en vertu du présent instrument couvre la période comprise entre le moment où le transporteur ou une partie exécutante reçoit les marchandises à transporter et le moment où les marchandises sont livrées au destinataire.</b></p> <p><b>4.1.2 Le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut de toute disposition spécifique relative à la réception des marchandises dans un tel contrat, le moment et le lieu conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence de telles dispositions dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de réception des marchandises sont le moment et le lieu auxquels le transporteur ou une partie exécutante prend effectivement les marchandises sous sa garde.</b></p> <p><b>4.1.3 Le moment et le lieu de livraison des marchandises sont le moment et le lieu convenus dans le</b></p>	<p>le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.</p> <p><i>Article 2</i> Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par eau, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.</p>	<p>responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.</p> <p>2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur:</p> <p><i>a)</i> À partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains:</p> <p><i>i)</i> Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou</p> <p><i>ii)</i> D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;</p> <p><i>b)</i> Jusqu'au moment où il en effectue la livraison:</p> <p><i>i)</i> En remettant les marchandises au destinataire; ou</p> <p><i>ii)</i> Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou</p> <p><i>iii)</i> En remettant les marchandises à une</p>	<p>responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal en ce qui concerne les marchandises pendant la période allant du moment de la prise en charge des marchandises jusqu'au moment de leur livraison.</p> <p>2. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde de l'entrepreneur de transport multimodal:</p> <p><i>a)</i> À partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains:</p> <p><i>i)</i> de l'expéditeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou</p> <p><i>ii)</i> d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour le transport, conformément aux lois ou règlements applicables au lieu de prise en charge;</p> <p><i>b)</i> jusqu'au moment où il en effectue la livraison:</p> <p><i>i)</i> en remettant les marchandises au destinataire; ou</p> <p><i>ii)</i> dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises de l'entrepreneur de transport multimodal, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat de transport multimodal ou aux lois ou aux usages du commerce considéré qui sont applicables au lieu de livraison; ou</p>		<p>responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.</p>	<p>responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.</p> <p>2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'État applicable au contrat de transport.</p>	<p>cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.</p> <p>4. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.</p> <p>5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.</p>	<p>pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.</p> <p>4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>contrat de transport ou, à défaut de toute disposition spécifique relative à la livraison des marchandises dans un tel contrat, le moment et le lieu qui sont conformes aux coutumes, pratiques ou usages du commerce. En l'absence de toute disposition spécifique de ce type dans le contrat de transport ou de tels coutumes, pratiques ou usages, le moment et le lieu de livraison sont ceux du déchargement des marchandises du navire ou véhicule final dans lequel elles sont transportées en vertu du contrat de transport.</p> <p>4.1.4 Si le transporteur est tenu de remettre les marchandises au lieu de livraison à une autorité ou à un tiers auquel, en vertu de la législation applicable au lieu de livraison, les marchandises doivent être remises et auprès duquel le destinataire pourra les retirer, cette remise sera considérée comme une livraison des marchandises par le transporteur au destinataire en vertu de l'article 4.1.3.</p>		<p>autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.</p> <p>3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.</p>	<p>iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois ou règlements applicables au lieu de livraison.</p> <p>3. Aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention de l'entrepreneur de transport multimodal s'entend également de ses préposés, de ses mandataires ou de toute autre personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, et la mention de l'expéditeur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires</p>					

## B. TRANSPORT PRECEDANT OU SUIVANT UN TRANSPORT PAR MER (TRANSPORT MULTIMODAL/DE PORTE A PORTE)

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><i>Article 4. Durée de la responsabilité</i>  <b>4.1.1</b> Sous réserve des dispositions de l'article 4.3, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises en vertu du présent instrument couvre la période comprise entre le moment où le transporteur ou une partie exécutive reçoit les marchandises à transporter et le moment où les marchandises sont livrées au destinataire.  <b>4.2.1</b> Transport précédant ou suivant un transport par mer. Lorsqu'une demande ou un différend naît de la perte ou du dommage subi par les marchandises ou d'un retard intervenant uniquement pendant l'une ou l'autre des périodes suivantes:  <b>a)</b> entre le moment de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutive et le moment de leur chargement sur le navire;  <b>b)</b> entre le moment de leur déchargement du navire et le moment de leur livraison au destinataire;</p>			<p><i>Article 1<sup>er</sup> - Définitions</i>  2. Par "entrepreneur de transport multimodal", il faut entendre toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat.  3. Par "contrat de transport multimodal", il faut entendre un contrat par lequel un entrepreneur de transport multimodal s'engage, moyennant paiement d'un fret, à exécuter ou à faire exécuter un transport multimodal international.  <i>Article 3 - Application obligatoire</i>  2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'expéditeur de choisir entre le transport multimodal et le transport fractionné.  <i>Article 19 - Localisation du dommage</i>  Quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon</p>	<p><i>Article 2</i>  1. Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise</p>	<p><i>Article. 38.- Responsabilité en trafic fer-mer</i>  1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque État membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23:  a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;  b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;  c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;  d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.  2. Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1 que s'il fait la preuve que la</p>	<p><i>Article 2 - Champ d'application</i>  2. La présente Convention est applicable si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si  a) un connaissance maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si  b) la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue.</p>	<p><i>Article 18</i>  5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.  <i>Article 30</i>  1. Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.  2. Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans</p>	<p><i>Article 38 - Transport intermodal</i>  1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.  2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>et qu'au moment de cette perte, de ce dommage ou de ce retard, il existe des dispositions d'une convention internationale:</p> <p>i) qui, selon leurs termes, s'appliquent à l'ensemble ou à l'une quelconque des activités menées par le transporteur en vertu du contrat de transport pendant cette période, [indépendamment du fait de savoir si l'émission de quelque document particulier que ce soit est nécessaire pour rendre cette convention internationale applicable]; et</p> <p>ii) qui contiennent des indications spécifiques concernant la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité et les délais pour agir en justice; et</p> <p>iii) auxquelles il ne peut être dérogé par contrat privé soit en aucun cas, soit au détriment du chargeur; ces dispositions, dans la mesure où elles sont obligatoires comme indiqué à l'alinéa iii) ci-dessus, l'emportent sur les dispositions du présent instrument.]</p> <p>/4.2.2 L'article 4.2.1 s'applique indépendamment de</p>			<p>déterminé du transport multimodal pour lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative fixe une limite plus élevée de responsabilité que la limite qui découlerait de l'application des paragraphes 1 à 3 de l'article 18, la limite de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.</p>	<p>marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention.</p> <p>2. Si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, sa responsabilité est également déterminée par le paragraphe 1 comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes.</p>	<p>fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.</p> <p>3. Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.</p> <p>4. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1. de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs États membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces États.</p> <p>5. Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent</p>		<p>s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.</p> <p>3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.</p> <p><b>Article 30 A</b></p> <p>La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.</p> <p><b>Article 31</b></p> <p>1. Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.</p> <p>2. Rien dans la</p>	

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
la loi nationale applicable par ailleurs au contrat de transport.]					en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres États membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.		présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.	

**C. CONTRATS MIXTES DE TRANSPORT ET DE TRANSIT**

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>4.3 - Contrats mixtes de transport et de transit</b></p> <p><b>4.3.1 Les parties peuvent convenir expressément dans le contrat de transport que pour une ou plusieurs parties du transport des marchandises, le transporteur, faisant office d'agent, fera assurer le transport par un ou plusieurs autres transporteurs.</b></p> <p><b>4.3.2 Dans ce cas, le transporteur exerce une diligence raisonnable pour sélectionner l'autre transporteur, conclure avec celui-ci un contrat aux conditions usuelles et normales, et faire tout ce qui est raisonnablement requis pour lui permettre de s'acquitter dûment de son contrat.</b></p>		<p><b>Article 11 - Transport par transporteurs successifs</b></p> <p>1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si</p>	<p><b>Article 3 - Application obligatoire</b></p> <p>2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'expéditeur de choisir entre le transport multimodal et le transport fractionné.</p>	<p><b>Article 34</b></p> <p>Si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture.</p> <p><b>Article 35</b></p> <p>1. Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Il doit porter son nom et son adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture. S'il y a lieu, il appose sur cet exemplaire, ainsi que</p>	<p><b>Article 26 - Transporteurs subséquents</b></p> <p>Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.</p> <p><b>Article 49 - Décompte</b></p> <p>1. Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser</p>		<p><b>Article 30</b></p> <p>1. Dans les cas de transport régis par la définition de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.</p> <p>2. Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par</p>	<p><b>Article 36 - Transporteurs successifs</b></p> <p>1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.</p> <p>2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
		<p>aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.</p> <p>2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.</p>		<p>sur le reçu, des réserves analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, paragraphe 2.</p> <p>2. Les dispositions de l'article 9 s'appliquent aux relations entre transporteurs successifs.</p> <p><b>Article 36</b> À moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur, ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard; l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs.</p> <p><b>Article 37</b> Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention a le droit d'exercer un recours en principal, intérêt et frais contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes: a) Le transporteur par le fait duquel le</p>	<p>ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.</p> <p>2. L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.</p> <p><b>Article 50 - Droit de recours</b> 1. Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes: a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable; b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c); c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de</p>		<p>stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.</p> <p>3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.</p> <p><b>Article 30 A</b> La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.</p>	<p>retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.</p> <p>3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
				<p>dommage a été causé doit seul supporter l'indemnité, qu'il l'ait payée lui-même ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur;</p> <p>b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;</p> <p>c) Si l'on ne peut déterminer quels sont ceux des transporteurs auxquels la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité due est répartie, dans la proportion fixée en b), entre tous les transporteurs.</p> <p><b>Article 38</b> Si l'un des transporteurs est insolvable, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération.</p> <p><b>Article 39</b> 1. Le transporteur contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 37 et 38 n'est pas recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par</p>	<p>transport qui revient à chacun des transporteurs.</p> <p>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.</p> <p><b>Article 51 - Procédure de recours</b> 1. Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.</p> <p>2. Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.</p> <p>3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les</p>			

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
				<p>le transporteur exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par décision de justice, pourvu qu'il ait été dûment informé du procès et qu'il ait été à même d'y intervenir.</p> <p>2. Le transporteur qui veut exercer son recours peut le former devant le tribunal compétent du pays dans lequel l'un des transporteurs intéressés a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu. Le recours peut être dirigé dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés.</p> <p>3. Les dispositions de l'article 31, paragraphes 3 et 4, s'appliquent aux jugements rendus sur les recours prévus aux articles 37 et 38.</p> <p>4. Les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dispositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif.</p>	<p>recours dont il est saisi.</p> <p>4. Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'État sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.</p> <p>5. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le paragraphe 4, celle devant laquelle il introduira son recours.</p> <p>6. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.</p> <p><b>Article 52 - Conventions au sujet des recours</b></p> <p>Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.</p>			

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
				<p><i>Article 40</i> Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38.</p>				

### CHAPITRE 5 – OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY
<p><i>Article 5 – Obligations du transporteur</i></p> <p><b>5. Obligations du transporteur</b></p> <p><b>5.1</b> Le transporteur, sous réserve des dispositions du présent instrument et conformément aux clauses du contrat de transport, transporte les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.</p> <p><b>5.2.1</b> Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 4.1 et sous réserve des dispositions de l'article 4.2, assure de façon appropriée et soigneuse le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, la protection et le déchargement des marchandises.</p> <p><b>5.2.2</b> Les parties peuvent convenir que certaines des fonctions visées à l'article 5.2.1 seront exécutées par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom. Cette convention doit être mentionnée dans les données du contrat.</p> <p><b>5.3</b> Nonobstant les dispositions des articles 5.1, 5.2 et 5.4, le transporteur peut refuser de charger, ou peut décharger, détruire ou neutraliser les marchandises ou prendre toute autre mesure raisonnable si celles-ci présentent, ou risquent selon toute vraisemblance, pendant la durée de sa responsabilité, de présenter un danger pour des personnes ou des biens ou un danger illicite ou inacceptable pour l'environnement.</p> <p><b>5.4</b> Le transporteur est tenu avant, au début [et pendant] le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour:</p> <p>a) mettre [et maintenir] le navire en état de navigabilité;</p> <p>b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;</p> <p>c) mettre [et maintenir] les cales et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, y compris les conteneurs éventuellement fournis par le transporteur dans ou sur lesquels les marchandises sont chargées, dans un état approprié et sûr pour la réception, le transport et la conservation de celles-ci.</p> <p><b>5.5</b> Nonobstant les dispositions des articles 5.1, 5.2 et 5.4, le transporteur, en cas de transport par mer [ou fluvial], peut sacrifier des marchandises lorsque ce sacrifice s'effectue de manière raisonnable pour la sécurité commune ou pour protéger d'autres biens associés à l'opération commune.</p>	<p><i>Article 3</i></p> <p>1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:</p> <p>a) mettre le navire en état de navigabilité;</p> <p>b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;</p> <p>c) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques, et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.</p> <p>2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.</p>

## CHAPITRE 6 – RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

### 6.1. FONDAMENT DE LA RESPONSABILITE

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>Article 6 - Responsabilité du transporteur</b>  <b>6.1. Fondement de la responsabilité</b>  <b>6.1.1 Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte ou du dommage subi par les marchandises ainsi que du retard de livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard s'est produit pendant la durée de la responsabilité du transporteur telle que celle-ci est définie à l'article 4, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute de sa part ou de l'une quelconque des personnes visées à l'article 6.3.2 a) n'a causé cette perte, ce dommage ou ce retard ou n'y a contribué.</b>  <b>6.1.2 [Nonobstant les dispositions de l'article 6.1.1, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou autres préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;</b></p>	<p><b>Article 4</b>  1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, paragraphe 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au</p>	<p><b>Article 5 - Fondement de la responsabilité</b>  1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant 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 l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.  4. a) Le transporteur est responsable:  i) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;  ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses</p>	<p><b>Article 15 - Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses préposés, ses mandataires et d'autres personnes</b>  Sous réserve de l'article 21, 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 de transport multimodal, lorsque cette personne agit aux fins de l'exécution du contrat.  <b>Article 16 - Fondement de la responsabilité</b>  1. L'entrepreneur de transport multimodal est responsable du préjudice résultant 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 l'article 14, à moins qu'il ne</p>	<p><b>Article 17</b>  1. Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison.  2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.  3. Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.  4. Compte tenu de l'article 18, paragraphes 2 à 5, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque</p>	<p><b>Article 23 - Fondement de la responsabilité</b>  1. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.  2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure ou la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.  3. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure ou la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou</p>	<p><b>Article 16 - Responsabilité pour préjudice</b>  1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.  2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'État applicable au contrat de transport.  <b>Article 17 - Préposés et mandataires</b>  1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et</p>	<p><b>Article 10.3</b>  Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.  <b>Article 18</b>  2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.  3. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants:  a) la nature ou le vice propre de la</p>	<p><b>Article 18 - Dommage causé à la marchandise</b>  1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.  2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:  a) la nature ou le vice propre de la marchandise;  b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;  c) un fait de guerre ou un conflit armé;  d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.  3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>b) d'un incendie à bord du navire, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.]</b>  <b>6.1.3 Nonobstant les dispositions de l'article 6.1.1, si le transporteur prouve que la perte ou le dommage subi par les marchandises ou le retard de livraison a été causé par l'un des événements suivants, il est présumé, en l'absence de preuve contraire, que ni sa faute, ni celle d'une partie exécutante n'a causé ni contribué à causer cette perte, ce dommage ou ce retard.</b>  <b>i) ["acte de Dieu"], guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils;</b>  <b>ii) restrictions de quarantaine;</b>  <b>intervention ou obstacles créés par des gouvernements, des autorités publiques, des dirigeants ou des personnes [y compris une intervention judiciaire ou faisant suite à une procédure judiciaire];</b>  <b>iii) acte ou omission du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire;</b>  <b>iv) grèves, lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail;</b>  <b>v) sauvetage ou</b></p>	<p>ration prévue au présent article.  2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:  a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des 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;  c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;  d) d'un "acte de Dieu";  e) de faits de guerre;  f) du fait d'ennemis publics;  g) d'un arrêt ou contrainte de prince, autorité ou peuple ou d'une saisie judiciaire;  h) d'une restriction de quarantaine;  i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;  j) de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;  k) d'émeutes ou de troubles civils;  l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;  m) de la freinte en</p>	<p>préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.  b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.  6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.  7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte,</p>	<p>prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne visés à l'article 15 ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.  <b>Article 17 - Causes concomitantes</b>  Quand une faute ou une négligence de l'entrepreneur de transport multimodal, de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne visés à l'article 15 a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, l'entrepreneur de transport multimodal n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence à condition de prouver la part de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.</p>	<p>la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux:  a) Emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture;  b) Absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées;  c) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;  d) Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs;  e) Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis;  f) Transport d'animaux vivants.  5. Si, en vertu du</p>	<p>plusieurs des faits ci-après:  a) transport effectué en wagon découvert en vertu des Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;  b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées;  c) chargement des</p>	<p>omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.  2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.  3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente Convention.  4. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1.  <b>Article 18 - Exonérations particulières de responsabilité</b></p>	<p>marchandise;  b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;  c) un fait de guerre ou un conflit armé;  d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.  <b>Article 21</b>  1. Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.  2. Dans le transport de marchandises, le transporteur est exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué.</p>	<p>4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer; vi) freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre de la marchandise; vii) insuffisance ou état défectueux de l'emballage ou de marques; viii) vices cachés échappant à une diligence raisonnable; ix) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, ou en leur nom; x) actes accomplis par le transporteur ou une partie exécutante conformément aux pouvoirs conférés par les paragraphes 3 et 5 de l'article 5 lorsque les marchandises sont devenues dangereuses pour des personnes, des biens ou l'environnement ou ont été sacrifiées; [xi] périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;] 6.1.4 [Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement dont le transporteur n'est pas responsable et en</p>	<p>volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise; n) d'une insuffisance d'emballage; o) d'une insuffisance ou imperfection de marques; p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable; q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.</p>	<p>du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.</p>		<p>présent article, le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué au dommage.</p> <p><b>Article 18</b></p> <p>1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause un des faits prévus à l'article 17, paragraphe 2, incombe au transporteur.</p> <p>2. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle.</p> <p>3. La présomption visée ci-dessus n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 17, paragraphe 4 a, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.</p> <p>4. Si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence de la chaleur, du froid, des</p>	<p>marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;</p> <p>d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;</p> <p>e) désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;</p> <p>f) transport d'animaux vivants;</p> <p>g) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.</p> <p><b>Article 24 - Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise</b></p> <p>1. Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en</p>	<p>1. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après:</p> <p>a) actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer;</p> <p>b) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;</p> <p>c) transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur;</p> <p>d) nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs;</p> <p>e) absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>partie à un événement dont il est responsable, le transporteur est responsable de l'ensemble de la perte, du dommage ou du retard de livraison sauf s'il prouve qu'une partie précise du préjudice a été causé par un événement dont il n'est pas responsable.] [Si la perte, le dommage ou le retard de livraison est dû en partie à un événement dont le transporteur n'est pas responsable et en partie à un événement dont il est responsable, le transporteur:</p> <p>a) est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison si la partie demandant réparation de cette perte, de ce dommage ou de ce retard prouve qu'un ou plusieurs événements dont le transporteur est responsable en sont la cause; et</p> <p>b) n'est pas responsable de la perte du dommage ou du retard de livraison s'il prouve qu'un ou plusieurs événements dont il n'est pas responsable en sont la cause. Si aucune preuve ne permet de répartir le préjudice, le transporteur est responsable de la</p>				<p>variations de température ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4 d, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.</p> <p>5. Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4 f, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.</p>	<p>charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.</p> <p>2. Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.</p> <p><b>Article 25 - Charge de la preuve</b></p> <p>1. La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 23, § 2 incombe au transporteur.</p> <p>2. Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 23, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.</p> <p>3. La présomption selon le § 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, § 3, lettre a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de</p>	<p>exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux;</p> <p>f) insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises;</p> <p>g) opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables;</p> <p>h) transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.</p> <p>2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque. Cette présomption disparaît, si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article.</p> <p><b>Article 22 - Application des exonérations et des limites de responsabilité</b></p> <p>Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
moitié de la perte, du dommage ou du retard de livraison.]					colis.	présente Convention ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.		

## 6.2. CALCUL DE LA REPARATION

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><i>6.2 Calcul de la réparation</i></p> <p><b>6.2.1 Si le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises, la réparation due est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison prévus par le contrat de transport.</b></p> <p><b>6.2.2 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 et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.</b></p> <p><b>6.2.3 En cas de perte ou de dommage subi par les marchandises</b></p>	<p><i>Article 4.5</i></p> <p>b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.</p> <p>La valeur de la marchandise 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 et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.</p>			<p><i>Article 23</i></p> <p>1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge.</p> <p>2. La valeur de la marchandise 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 et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.</p>		<p><i>Article 19 - Calcul de l'indemnité</i></p> <p>1. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.</p> <p>2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.</p> <p>3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre,</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
et sous réserve des dispositions de l'article 6.4, le transporteur n'est astreint au paiement d'aucune réparation dépassant ce qui est prévu dans les articles 6.2.1 et 6.2.2.						selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison. 4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination. 5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.		

### 6.3. RESPONSABILITE DES PARTIES EXECUTANTES

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<b>6.3 Responsabilité des parties exécutantes</b> 6.3.1 a) Une partie exécutante assume les responsabilités et obligations imposées et bénéficie des droits et exonérations conférés au transporteur par le		<b>Article 10 - Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué</b> 1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non	<b>Article 20 - Responsabilité non contractuelle</b> 2. Dans le cas où une action pour préjudice résultant de pertes ou dommages subis par les marchandises ou d'un retard à la livraison est intentée		<b>Article 27 - Transporteur substitué</b> 1. Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non	<b>Article 4 - Transporteur substitué</b> 1. Le contrat répondant à la définition de l'article 1 paragraphe 1 conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un	<b>Article 30</b> 1. Dans les cas de transport régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des	<b>Article 39 - Transporteur contractuel - Transporteur de fait</b> Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée "transporteur contractuel") conclut un contrat de

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>présent instrument i) pendant la période où elle a la garde des marchandises; et ii) à tout autre moment dans la mesure où elle participe à l'exécution de l'une quelconque des activités prévues par le contrat de transport.</p> <p>b) Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par le présent instrument ou s'il accepte que sa responsabilité en cas de retard de livraison, de perte ou d'endommagement des marchandises ou liés aux marchandises soit plus élevée que les limites imposées en vertu des articles 6.4.2, 6.6.4 et 6.7, une partie exécutante n'est pas liée par cette acceptation à moins qu'elle n'accepte expressément ces obligations ou ces limites.</p> <p>6.3.2 a) Sous réserve de l'article 6.3.3, le transporteur répond des actes et omissions de:</p> <p>i) toute partie exécutante; et</p> <p>ii) de toute autre personne, y compris les sous-traitants et agents d'une partie exécutante, qui s'acquittent ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque</p>		<p>dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention.</p> <p>Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.</p> <p>2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.</p> <p>3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou</p>	<p>contre le préposé ou le mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal, si ce préposé ou ce mandataire prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, ou contre toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal, si cette autre personne prouve qu'elle a agi en exécution du contrat, le préposé ou le mandataire ou ladite personne a le droit de se prévaloir des exonérations et limites de responsabilité que l'entrepreneur de transport multimodal a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.</p> <p>3. Sous réserve des prescriptions de l'article 21, le montant total des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal et par un préposé ou un mandataire ou par toute autre personne aux services desquels il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.</p>		<p>dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.</p> <p>2. Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins.</p> <p>Les articles 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.</p> <p>3. Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les</p>	<p>contrat de transport au sens de la présente Convention. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente Convention relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.</p> <p>2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.</p> <p>3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.</p> <p>4. Tout accord avec le destinataire étendant la responsabilité du</p>	<p>bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.</p> <p>2. Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.</p> <p>3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.</p> <p><b>Article 30 A</b></p> <p>La présente Convention ne préjuge</p>	<p>transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée "transporteur de fait") effectuée, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention.</p> <p>Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.</p> <p><b>Article 40 - Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait</b></p> <p>Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.</p> <p><b>Article 41 - Attribution mutuelle</b></p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où cette personne agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou sous sa supervision ou son contrôle; comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Un transporteur n'est tenu responsable en vertu de la présente disposition que lorsque cette partie exécutante ou cette autre personne a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent. b) Sous réserve de l'article 6.3.3, une partie exécutante répond des actes et omissions de toute personne à laquelle elle a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, y compris ses sous-traitants employés et agents, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Une partie exécutante n'est tenue responsable en vertu de la présente disposition que		renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier. 4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire. 5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention. 6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.			renonciations qui résultent de ladite convention particulière. 4. Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire. 5. Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes. 6. Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.	transporteur conformément aux dispositions de la présente Convention ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport. 5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.	en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.	1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel. 2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.</p> <p>6.3.3 Si une action est intentée contre toute personne, autre que le transporteur, mentionnée à l'article 6.3.2, cette personne peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité dont peut se prévaloir le transporteur en vertu du présent instrument si elle prouve qu'elle a agi dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.</p> <p>6.3.4 Si plusieurs personnes sont responsables de la perte, de l'endommagement ou du retard de livraison des marchandises, elles assument une responsabilité conjointe et solidaire, mais uniquement dans les limites prévues aux articles 6.4, 6.6 et 6.7.</p> <p>6.3.5 Sans préjudice des dispositions de l'article 6.8, le montant total de la responsabilité de ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans le présent instrument.</p>								dernier.

## 6.4. RETARD

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>6.4 Retard</b></p> <p><b>6.4.1 Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans un délai quelconque expressément convenu [ou, en l'absence d'une telle convention, dans le délai qu'il serait raisonnable d'attendre d'un transporteur diligent, compte tenu des conditions du contrat, des caractéristiques du transport et des circonstances du voyage].</b></p> <p><b>6.4.2 Si un retard de livraison provoque un préjudice qui ne résulte pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées et n'est donc pas couvert par l'article 6.2, le montant dû à titre de réparation de ce préjudice est limité à un montant équivalant à [... fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard]. Le montant total payable en vertu de la présente disposition et de l'article 6.7.1 ne dépasse pas la limite qui serait fixée en vertu de l'article</b></p>		<p><b>Article 5 - Fondement de la responsabilité</b></p> <p>2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.</p>	<p><b>Article 16 - Fondement de la responsabilité</b></p> <p>2. 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 entrepreneur de transport multimodal diligent, compte tenu des circonstances de fait.</p> <p>3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs suivant la date de livraison fixée comme il est prescrit au paragraphe 2 du présent article.</p>	<p><b>Article 19</b></p> <p>Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu, ou s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour assembler un chargement complet dans des conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents.</p> <p><b>Article 20</b></p> <p>1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les 30 jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les 60 jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur.</p> <p>2. L'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de</p>	<p><b>Article 16 - Délais de livraison</b></p> <p>1. L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. À défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.</p> <p>2. Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants:</p> <p>a) pour les wagons complets</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- délai d'expédition 12 heures,</li> <li>- délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;</li> </ul> <p>b) pour les envois de détail</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- délai d'expédition 24 heures,</li> <li>- délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.</li> </ul> <p>Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.</p> <p>3. Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:</p> <p>a) envois empruntant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des lignes dont l'écartement des rails est différent,</li> <li>- la mer ou une voie de navigation intérieure,</li> <li>- une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;</li> </ul> <p>b) circonstances extraordinaires</p>	<p><b>Article 5</b></p> <p><b>Délai de livraison</b></p> <p>Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.</p>	<p><b>Article 19</b></p> <p>Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.</p> <p><b>Article 20</b></p> <p>Dans le transport de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.</p>	<p><b>Article 19 - Retard</b></p> <p>Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
6.7.1 pour la perte totale des marchandises concernées.				l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande. 3. Dans les 30 jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 23 et, s'il y a lieu, à l'article 26. 4. À défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de 30 jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise.	entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation. La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport. 4. Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.			

#### 6.5. DEROUTEMENT

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
6.5 Déroutement a) Le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison	<i>Article 4</i> 4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en eau, ni aucun déroutement	<i>Article 5 - Fondement de la responsabilité</i> 6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la						

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
dû à un déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer ou à tout autre déroutement raisonnable; b) Lorsque, en vertu du droit national, un déroutement constitue en soi un manquement aux obligations du transporteur, un tel manquement n'a d'effet que conformément aux dispositions du présent instrument.	raisonnable, ne sera considéré comme une infraction aux présentes règles ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.	perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.						

## 6.6. MARCHANDISES EN PONTEE

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
6.6 Marchandises en pontée 6.6.1 Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si: i) cela est exigé par les lois ou les règles ou règlements administratifs applicables; ou ii) elles sont transportées dans ou sur des conteneurs sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs; ou iii) dans les cas non couverts par les alinéas i) ou ii) du présent article, le transport en pontée soit est effectué conformément au contrat de transport ou aux coutumes, usages et pratiques du commerce, soit découle d'autres	<i>Article 1<sup>er</sup></i> c) "Marchandises" comprend: biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.	<i>Article 9 - Marchandises en pontée</i> 1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur. 2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence						

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
usages ou pratiques du commerce en question. 6.6.2 Si les marchandises ont été expédiées conformément à l'article 6.6.1 i) et iii), le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ni du retard de livraison qui résultent des risques spéciaux que comporte leur transport en pontée. Si les marchandises sont transportées sur le pont ou au-dessus du pont conformément à l'article 6.6.1 ii), le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de livraison, en vertu des dispositions du présent instrument, sans qu'il soit tenu compte du fait qu'elles ont été transportées sur le pont ou au-dessus du pont. Si les marchandises sont transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés en vertu de l'article 6.6.1, le transporteur est responsable, indépendamment des dispositions de l'article 6.1, de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de		d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissance. 3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas. 4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être						

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>livraison résultant exclusivement de leur transport en pontée.</p> <p>6.6.3 Si les marchandises ont été expédiées conformément à l'article 6.6.1 iii), le fait que certaines marchandises sont transportées en pontée doit être indiqué dans les données du contrat. Si tel n'est pas le cas, le transporteur assume la charge de prouver que le transport en pontée est effectué conformément à l'article 6.6.1 iii) et, si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, il ne peut pas opposer cette disposition à un tiers qui a obtenu ce document de transport ou cet enregistrement électronique de bonne foi.</p> <p>6.6.4 Si le transporteur visé par le présent article 6.6 est responsable de la perte ou du dommage subi par les marchandises transportées en pontée ou du retard de livraison de ces marchandises, sa responsabilité est limitée comme prévu aux articles 6.4 et 6.7; cependant, si le transporteur et le chargeur ont expressément convenu que les</p>		<p>effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.</p>						

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
marchandises seraient transportées en cale, le transporteur n'a pas le droit de limiter sa responsabilité pour toute perte ou dommage subi par les marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée.								

## 6.7. LIMITES DE LA RESPONSABILITE

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<b>6.7 Limites de la responsabilité</b> <b>6.7.1 Sous réserve de l'article 6.4.2, la responsabilité du transporteur pour la perte ou les dommages subis par les marchandises ou liés aux marchandises est limitée à [...] unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou à [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la nature et la valeur des marchandises ont été déclarées par le chargeur avant l'embarquement et figurent dans les données du contrat, [ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu</b>	<b>Article 4</b> 5. a) À moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration n'ait été insérée dans le connaissement, le transporteur comme le navire ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à <u>666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme</u> de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et	<b>Article 6 - Limites de la responsabilité</b> 1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalente à <u>835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme</u> de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du	<b>Article 18 - Limites de la responsabilité</b> 1. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant de pertes ou de dommages subis par les marchandises conformément à l'article 16 est limitée à une somme ne dépassant pas <u>920 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou 2,75 unités de compte par kilogramme</u> de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. 2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après: a) Quand un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou autre unité de chargement énuméré	<b>Article 23</b> 3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser <u>8,33 unités de compte par kilogramme</u> du poids brut manquant. 4. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus. 5. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport. 6. Des indemnités plus élevées ne peuvent être réclamées qu'en cas de déclaration de la valeur de la marchandise ou de déclaration d'intérêt	<b>Article 30 - Indemnité en cas de perte</b> 2. L'indemnité n'excède pas <u>17 unités de compte par kilogramme</u> manquant de masse brute. 3. En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux 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 aux jour et lieu de la prise en charge. 4. Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane	<b>Article 20 - Limites maximales de responsabilité</b> 1. Sous réserve de l'article 21 et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant <u>666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme</u> du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur, le montant de <u>666,67 unités de compte</u> est	<b>Article 22</b> 2. b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de <u>17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme</u> , sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison. 5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq	<b>Article 22 - Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises</b> 3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de <u>17 droits de tirage spéciaux par kilogramme</u> , sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison. 4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>entre le transporteur et le chargeur.]</b>  <b>6.7.2 Lorsque les marchandises sont marchées dans ou sur un conteneur, les colis ou les unités de chargement déclarés comme ayant été placés dans ou sur ce conteneur dans les données du contrat sont considérés comme colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle déclaration, les marchandises placées dans ou sur ce conteneur sont considérées comme une unité de chargement.</b>  <b>6.7.3 L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la</b></p>	<p>au lieu où elles auraient dû être déchargées.  La valeur de la marchandise 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 et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.  c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens du présent paragraphe.  En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.  d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La somme mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un État qui</p>	<p>contrat de transport de marchandises par mer.  c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a et b du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.  2. Aux fins du paragraphe 1 a) du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après:  a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.  b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré,</p>	<p>dans le document de transport multimodal comme contenu dans cet engin est considéré comme un colis ou une unité de chargement.  En dehors du cas ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.  b) Quand l'engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas à l'entrepreneur de transport multimodal ou n'est pas autrement fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.  3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, si le transport multimodal international ne comporte pas, aux termes du contrat, un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.  4. La responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour le préjudice résultant d'un retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 16 est limitée</p>	<p>spécial à la livraison, conformément aux articles 24 et 26.  7. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Le montant visé au paragraphe 3 du présent article est converti dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État 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 qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.  8. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du</p>	<p>acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.  <b>Article 33 - Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison</b>  1. Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.  2. En cas de perte totale de la marchandise, prévue au § 1 l'indemnité ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.  3. En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 n'excède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.  4. En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.  5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une</p>	<p>remplacé par le montant de 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25 000 unités de compte pour les marchandises y contenues.  2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement.  Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.  3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1 et de la première</p>	<p>milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement.  6. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une</p>	<p>marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur.  Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.  5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirages spéciaux, de la monnaie d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.</b></p>	<p>est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un État non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet État.</p> <p>Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans les présentes règles et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante: (i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe 5, 10,000 unités monétaires; (ii) en ce qui concerne la somme de deux unités de compte mentionnée à l'alinéa a) du présent</p>	<p>s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.</p> <p>3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.</p> <p>4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.</p> <p><b>Article 26 - Unité de compte</b></p> <p>1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties.</p> <p>La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant 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 droits de tirage spéciaux, de la</p>	<p>à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport multimodal.</p> <p>5. Le cumul des réparations dues par l'entrepreneur de transport multimodal en vertu des paragraphes 1 et 4 ou des paragraphes 3 et 4 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 ou 3 du présent article en cas de perte totale des marchandises.</p> <p>6. Par voie d'accord entre l'entrepreneur de transport multimodal et l'expéditeur, des limites de responsabilité dépassant celles qui sont prescrites aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article peuvent être fixées dans le document de transport multimodal.</p> <p>7. Par "unité de compte", il faut entendre l'unité de compte visée à l'article 31.</p> <p><b>Article 31 - Unité de compte ou unité monétaire et conversion</b></p> <p>1. L'unité de compte visée à l'article 18 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire</p>	<p>paragraphe 7 du présent article peut, au moment de la ratification du Protocole à la CMR ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment ultérieur, déclarer que la limite de la responsabilité prévue au paragraphe 3 du présent article et applicable sur son territoire est fixée à vingt-cinq unités monétaires. L'unité monétaire dont il est question dans le présent paragraphe correspond à dix trente et unièmes de gramme d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale du montant indiqué dans le présent paragraphe s'effectue conformément à la législation de État concerné.</p> <p>9. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 7 et la conversion mentionnée au paragraphe 8 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de État la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte au paragraphe 3 du présent article.</p> <p>Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 3 du Protocole à la CMR et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou</p>	<p>indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.</p> <p>6. Lorsque, conformément à l'article 16, § 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1 à 5.</p>	<p>phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.</p> <p>4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1 ne s'appliquent pas:</p> <p>a) lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou</p> <p>b) lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.</p> <p>5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.</p> <p><b>Article 28 - Unité de compte</b></p> <p>L'unité de compte visée à l'article 20 de la présente Convention est le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à</p>	<p>monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.</p> <p>Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2 b) de l'article 22 peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.</p>	<p>preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.</p> <p>6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.</p> <p><b>Article 23 - Conversion des unités monétaires</b></p> <p>1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
	<p>paragraphe 5, 30 unités monétaires. L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause. Les calculs de la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'État, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa a) du présent paragraphe 5, que celle exprimée en unités de compte.</p> <p>Les États communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire.</p> <p>f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) du présent paragraphe, insérée dans le connaissance, constituera une</p>	<p>monnaie nationale d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.</p> <p>2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à 12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.</p> <p>3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de</p>	<p>international. Les montants mentionnés à l'article 18 sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant 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 droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.</p> <p>2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'adhésion, ou encore à tout moment par la</p>	<p>dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les États communiquent au Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies leur méthode de calcul conformément au paragraphe 7, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 8 du présent article, selon le cas.</p> <p><b>Article 24</b> L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.</p> <p><b>Article 25</b> 1. En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23, paragraphes 1, 2 et 4. 2. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser, a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale; b) si une partie</p>		<p>l'article 20 sont à convertir dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.</p>		<p>valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.</p> <p>2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
	<p>présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.</p> <p>g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) du présent paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.</p> <p>h) Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.</p>	<p>l'État en cause.</p> <p>4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6.</p> <p>Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les États contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.</p>	<p>suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur son territoire sont fixées comme suit: en ce qui concerne les limites prévues au paragraphe 1 de l'article 18, à 13 750 unités monétaires par colis ou autre unité de chargement ou à 41,25 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises, et en ce qui concerne la limite prévue au paragraphe 3 de l'article 18, à 124 unités monétaires.</p> <p>3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale du montant indiqué au paragraphe 2 du présent article s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.</p> <p>4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 18.</p> <p>5. Au moment de la</p>	<p>seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.</p> <p><b>Article 26</b></p> <p>1. L'expéditeur peut fixer, en l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.</p> <p>2. S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux articles 23, 24 et 25, et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.</p> <p><b>Article 27</b></p> <p>1. L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 % l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.</p> <p>2. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite</p>				<p>passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.</p> <p>3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
			signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les États contractants doivent communiquer au dépositaire la méthode de calcul visée à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion visée au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.	d'après le cours du jour et du lieu du paiement de l'indemnité.				conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats. <i>Article 24 - Révision des limites</i> 1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
								<p>révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.</p> <p>2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.</p> <p>3. Nonobstant le</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
								paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

### 6.8. DECHEANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITE

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<b>6.8 Déchéance du droit de limiter la responsabilité</b> <b>Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 6.3.2 ne peut limiter sa responsabilité conformément aux articles [6.4.2,] 6.6.4, et 6.7 du présent instrument [ni conformément au</b>	<b>Article 4.5</b> e) Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par le présent paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'inten-	<b>Article 8 - Déchéance du droit de limiter la responsabilité</b> 1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du	<b>Article 21 - Déchéance du droit de limiter la responsabilité</b> 1. L'entrepreneur de transport multimodal n'est pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention s'il est prouvé que la perte, le dommage ou	<b>Article 29</b> 1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et	<b>Article 36 - Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité</b> Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30 et 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une	<b>Article 21 - Déchéance du droit de limiter la responsabilité</b> 1. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de	<b>Article 25</b> Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de	<b>Article 22 - Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises</b> 5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>contrat de transport] si le demandeur prouve que [le retard à la livraison,] la perte ou le dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises résulte d'un acte ou d'une omission personnels de la personne revendiquant le droit de limiter sa responsabilité qui a été commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témé- rairement et en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.</b></p>	<p>tion de provoquer un dommage, soit témé- rairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.</p>	<p>transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témé- rairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.</p> <p>2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsa- bilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témé- rairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.</p>	<p>le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'il a commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témé- rairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulteraient probablement.</p> <p>2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 20 un préposé ou un mandataire de l'entrepreneur de transport multimodal ou une autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat de transport multimodal ne sont pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'ils ont commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témé- rairement et en sachant que la perte, le dommage ou le retard en résulteraient probablement.</p>	<p>qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.</p> <p>2. Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe 1.</p>	<p>omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témé- rairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.</p>	<p>transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témé- rairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.</p> <p>2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exoné- rations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1.</p>	<p>provoquer un dommage, soit témé- rairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.</p>	<p>préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témé- rairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.</p>

## 6.9. AVIS DE PERTE, DE DOMMAGE OU DE RETARD

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>6.9 Avis de perte, de dommage ou de retard</b></p> <p><b>6.9.1 Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises indiquant la nature générale de cette perte ou de ce dommage n'ait été remis avant la livraison ou au moment de la livraison au transporteur ou à la partie exécutante qui a livré les marchandises, ou, si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans les trois jours ouvrables suivant la livraison des marchandises. Un tel avis n'est pas nécessaire dans le cas d'une perte ou d'un dommage qui est constaté lors d'une inspection commune des marchandises effectuée par le destinataire et le transporteur ou la partie exécutante dont la responsabilité est invoquée.</b></p> <p><b>6.9.2 Aucune réparation n'est due en vertu de l'article 6.4 à moins qu'un</b></p>	<p><b>Article 3</b></p> <p>6. À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant l'enlèvement des marchandises et leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, ou lors de cet enlèvement et de cette remise, ou, si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, dans un délai de trois jours, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance. Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.</p>	<p><b>Article 19 - Avis de perte, de dommage ou de retard</b></p> <p>1. À moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.</p> <p>2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.</p> <p>3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été</p>	<p><b>Article 24 - Avis de perte, de dommage, ou de retard</b></p> <p>1. À moins que le destinataire ne donne par écrit à l'entrepreneur de transport multimodal un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par l'entrepreneur de transport multimodal telles qu'elles sont décrites dans le document de transport multimodal.</p> <p>2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 6 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.</p> <p>3. Si l'état des marchandises, au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, a fait l'objet d'une inspection contradic-</p>	<p><b>Article 30</b></p> <p>1. Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.</p> <p>2. Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours</p>	<p><b>Article 44 - Personnes qui peuvent actionner le transporteur</b></p> <p>2. Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.</p>	<p><b>Article 23 - Avis de dommage</b></p> <p>1. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.</p> <p>2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.</p> <p>3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.</p> <p>4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à</p>	<p><b>Article 26</b></p> <p>1. La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.</p> <p>2. En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.</p> <p>3. Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.</p> <p>4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.</p>	<p><b>Article 31 - Délais de protestation</b></p> <p>1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera une présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.</p> <p>2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.</p> <p>3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.</p> <p>4. À défaut de protestation dans les</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>avis notifiant cette perte n'ait été donné à la personne dont la responsabilité est invoquée dans un délai de 21 jours consécutifs à compter de la livraison des marchandises.</p> <p>6.9.3 Lorsque que l'avis visé dans le présent chapitre est donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises, il a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au transporteur a le même effet qu'un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises.</p> <p>6.9.4 En cas de perte ou de dommage, certain ou présumé, les parties à la demande ou au litige doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises.</p>		<p>remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.</p> <p>4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.</p> <p>5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.</p> <p>6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.</p> <p>7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au</p>	<p>toire par les parties ou leurs représentants autorisés au lieu de livraison, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.</p> <p>4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'entrepreneur de transport multimodal et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre de colis.</p> <p>5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été, donné par écrit à l'entrepreneur de transport multimodal dans un délai de 60 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire ou suivant le jour où le destinataire a été avisé que les marchandises ont été livrées conformément à l'alinéa b) ii) ou iii) du paragraphe 2 de l'article 14.</p> <p>6. À moins que l'entrepreneur de transport multimodal ne donne à l'expéditeur, par écrit, un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce</p>	<p>fériés non compris, à dater de cette constatation.</p> <p>3. Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que si une réserve a été adressée par écrit dans le délai de vingt et un jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.</p> <p>4. La date de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à disposition n'est pas comptée dans les délais prévus au présent article.</p> <p>5. Le transporteur et le destinataire se donnent réciproquement toutes facilités raisonnables pour les constatations et vérifications utiles.</p>		<p>compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.</p> <p>5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.</p>		<p>délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
		<p>chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après: celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.</p> <p>8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.</p>	<p>dommage dans un délai de 90 jours consécutifs suivant cette perte ou ce dommage, ou suivant la livraison des marchandises conformément à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 14 si elle intervient après, le fait que pareil avis n'a pas été donné constitue une présomption, sauf preuve contraire, que l'entrepreneur de transport multimodal n'a pas subi de perte ou de dommage par la faute ou la négligence de l'expéditeur, de ses préposés ou de ses mandataires.</p> <p>7. Si le jour où vient à expiration l'un des délais de notification prévus aux paragraphes 2, 5 et 6 du présent article est un jour non ouvrable au lieu de livraison, ce délai est prorogé jusqu'au prochain jour ouvrable.</p> <p>8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant pour le compte de l'entrepreneur de transport multimodal y compris à toute personne dont il utilise les services au lieu de livraison, ou à une personne agissant pour le compte de l'expéditeur est réputé avoir été donné à l'entrepreneur de transport multimodal ou à l'expéditeur, respectivement.</p>					

## 6.10. RECOURS JUDICIAIRES

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>6.10 - Recours judiciaires</b></p> <p><b>Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par le présent instrument et les obligations imposées par celui-ci sont applicables dans toute action contre le transporteur ou la partie exécutante pour perte ou dommage subi par les marchandises ou lié aux marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou extracontractuelle ou autrement.</b></p>	<p><b>Article 4 bis</b></p> <p>1. Les exonérations et limitations prévues par les présentes règles sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.</p>	<p><b>Article 7 - Recours judiciaires</b></p> <p>1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.</p> <p>2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.</p> <p>3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.</p>	<p><b>Article 20 - Responsabilité non contractuelle</b></p> <p>1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'entrepreneur de transport multimodal pour préjudice résultant de pertes ou dommages subis par les marchandises ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.</p>	<p><b>Article 28</b></p> <p>1. Lorsque, d'après la loi applicable, la perte, l'avarie ou le retard survenu au cours d'un transport soumis à la présente Convention peut donner lieu à une réclamation extracontractuelle, le transporteur peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.</p> <p>2. Lorsque la responsabilité extracontractuelle pour perte, avarie ou retard d'une des personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 3 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.</p>	<p><b>Article 41 - Autres actions</b></p> <p>1. Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.</p> <p>2. Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.</p>	<p><b>Article 22 - Application des exonérations et des limites de responsabilité</b></p> <p>Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.</p>	<p><b>Article 24</b></p> <p>1. Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.</p>	<p><b>Article 29 - Principe des recours</b></p> <p>Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.</p>

## ANIMAUX VIVANTS

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><i>17. Limites de la liberté contractuelle</i>  <b>17.2 Nonobstant les dispositions des chapitres 5 et 6 du présent instrument, le transporteur et une partie exécutante peuvent, dans le contrat de transport, exclure ou limiter leur responsabilité pour perte ou endommagement des marchandises lorsque:</b>  <b>a) les marchandises sont des animaux vivants; ou</b>  <b>b) le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances et les termes et conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale, pourvu que des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires ne soient pas concernées et qu'aucun document de transport négociable ou enregistré électroniquement négociable ne soit ou ne doive être émis pour le transport des marchandises.</b></p>	<p><i>Article I</i>  c) "Marchandises" comprend: biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.</p>	<p><i>Article 5 - Fondement de la responsabilité</i>  5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.</p>						

## CHAPITRE 7 – OBLIGATIONS DU CHARGEUR

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>Article 7 - Obligations du chargeur</b></p> <p><b>7.1 Sous réserve des dispositions du contrat de transport, les marchandises remises par le chargeur sont prêtes pour le transport et dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de brèlage, d'immobilisation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel. Au cas où les marchandises sont livrées dans ou sur un conteneur ou une remorque où elles ont été placées par le chargeur, celui-ci doit les arrimer, les brêler et les immobiliser dans ou sur le conteneur ou la remorque de telle manière qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention et de déchargement du conteneur ou de la remorque, et ne causeront pas de dommage corporel ou matériel.</b></p> <p><b>7.2 Le transporteur fournit au chargeur, à sa demande, toutes</b></p>	<p><b>Article 3 5)</b></p> <p>Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ce point. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.</p> <p><b>Article 4 3)</b></p> <p>Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou préposés.</p> <p><b>Article 4 6)</b></p> <p>Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du</p>	<p><b>Article 12 - Règle générale</b></p> <p>Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.</p> <p><b>Article 13 - Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses</b></p> <p>1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.</p> <p>2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre.</p>	<p><b>Article 12 - Garantie donnée par l'expéditeur</b></p> <p>1. Lorsque l'entrepreneur de transport multimodal prend en charge les marchandises, l'expéditeur est réputé avoir garanti l'exactitude des indications relatives à leur nature générale, à leurs marques, leur nombre, leur poids et leur quantité et, le cas échéant, leur caractère dangereux, fournies par lui pour mention dans le document de transport multimodal.</p> <p>2. L'expéditeur indemnise l'entrepreneur de transport multimodal de tout préjudice résultant d'inexactitudes ou de lacunes dans les indications visées au paragraphe 1 du présent article.</p> <p>L'expéditeur demeure responsable même s'il a transféré le document de transport multimodal à un tiers. Le droit à l'indemnisation de l'entrepreneur de transport multimodal ne limite d'aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport multimodal vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.</p> <p><b>Article 22 - Règles générales</b></p> <p>L'expéditeur est responsable du préjudice subi par</p>	<p><b>Article 7</b></p> <p>1. L'expéditeur répond de tous frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance:</p> <p>a) des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 1-b, d, e, f, g, h et j;</p> <p>b) des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 2;</p> <p>c) de toutes autres indications ou instructions qu'il donne pour l'établissement de la lettre de voiture ou pour y être reportées.</p> <p>2. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit sur la lettre de voiture les mentions visées au paragraphe 1 du présent article, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.</p> <p>3. Si la lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'article 6, paragraphe 1-k, le transporteur est responsable de tous frais et dommages que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission.</p> <p><b>Article 10</b></p> <p>L'expéditeur est responsable envers le transporteur des dommages aux</p>	<p><b>Article 8 - Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture</b></p> <p>1. L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait:</p> <p>a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou</p> <p>b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.</p> <p>2. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.</p> <p>3. Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.</p> <p><b>Article 9 - Marchandises dangereuses</b></p> <p>Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon</p>	<p><b>Article 6 - Obligations de l'expéditeur</b></p> <p>1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.</p> <p>2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter:</p> <p>a) dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises;</p> <p>b) marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises;</p> <p>c) nature, caractéristiques et propriétés des marchandises;</p> <p>d) instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises;</p> <p>e) autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.</p> <p>L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.</p> <p>3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte</p>	<p><b>Article 10</b></p> <p>1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de la marchandise ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.</p> <p>2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.</p> <p>3. Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.</p> <p>3. Sous réserve des</p>	<p><b>Article 10 - Responsabilité pour les indications portées dans les documents</b></p> <p>1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.</p> <p>2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.</p> <p>3. Sous réserve des</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>les informations dont il a connaissance et les instructions qui sont raisonnablement nécessaires ou qui revêtent de l'importance pour le chargeur pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 7.1.</b></p> <p><b>7.3 Le chargeur fournit au transporteur les informations, instructions et documents qui sont raisonnablement nécessaires pour:</b></p> <p><b>a) la manutention et le transport des marchandises, y compris les précautions devant être prises par le transporteur ou une partie exécutante;</b></p> <p><b>b) respecter les règles, règlements et autres exigences des autorités concernant le transport prévu, y compris les déclarations, demandes et autorisations concernant les marchandises;</b></p> <p><b>c) la compilation des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des enregistrements électroniques, y compris les renseignements visés à l'article 8.2.1 b) et c), le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat et le nom du</b></p>	<p>transporteur n'aurait pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelq'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.</p>	<p>Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises:</p> <p>a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et</p> <p>b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.</p> <p>3. Les dispositions du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.</p> <p>4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées; détruites ou rendues inoffensives, selon ce</p>	<p>l'entrepreneur de transport multimodal s'il est établi que ce préjudice résulte de sa faute ou de sa négligence ou de celle de ses préposés ou de ses mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions. Les préposés ou mandataires de l'expéditeur sont responsables de ce préjudice s'il est établi qu'il résulte de leur faute ou de leur négligence.</p> <p><b>Article 23 - Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses</b></p> <p>1. L'expéditeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.</p> <p>2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses à l'entrepreneur de transport multimodal, l'expéditeur doit l'informer du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si l'expéditeur manque à cette obligation et si l'entrepreneur de transport multimodal n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises:</p> <p>a) L'expéditeur est responsable envers l'entrepreneur de</p>	<p>personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais, qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.</p> <p><b>Article 11</b></p> <p>1. En vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements voulus.</p> <p>2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.</p> <p><b>Article 22</b></p> <p>1. Si l'expéditeur</p>	<p>les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.</p> <p><b>Article 13 - Chargement et déchargement de la marchandise</b></p> <p>1. L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. À défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.</p> <p>2. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.</p> <p><b>Article 14 - Emballage</b></p> <p>L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour</p>	<p>ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.</p> <p>4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.</p> <p><b>Article 7 - Marchandises dangereuses ou polluantes</b></p> <p>1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6 paragraphe 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux</p>	<p>l'expéditeur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.</p> <p><b>Article 16</b></p> <p>1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.</p> <p>2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.</p>	<p>dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>destinataire ou l'ordre, à moins que le chargeur puisse raisonnablement supposer que cette information est déjà connue du transporteur.</p> <p>7.4 Les informations, instructions et documents que le chargeur et le transporteur se communiquent en vertu des articles 7.2 et 7.3 doivent être fournis en temps utile et être exacts et complets.</p> <p>7.5 Le chargeur et le transporteur sont responsables l'un envers l'autre et envers le destinataire et la partie contrôlante pour toute perte ou tout dommage résultant du non-respect par l'un ou l'autre de leurs obligations respectives en vertu des articles 7.2, 7.3 et 7.4.</p> <p>7.6 Le chargeur est responsable envers le transporteur pour tout préjudice matériel ou corporel causé par les marchandises et pour tout manquement à ses obligations en vertu de l'article 7.1, à moins qu'il ne prouve que ce préjudice a été causé par des événements ou à la suite de circonstances qu'un chargeur diligent n'aurait pas pu éviter ou dont il n'aurait</p>		<p>qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.</p> <p><i>Article 17 - Garanties données par le chargeur</i></p> <p>1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissance. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissance a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.</p> <p>2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par</p>	<p>transport multimodal du préjudice résultant de l'expédition desdites marchandises; et</p> <p>b) Les marchandises peuvent à tout moment être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.</p> <p>3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport multimodal, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.</p> <p>4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que l'entrepreneur de transport multimodal est responsable</p>	<p>des marchandises dangereuses, il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la lettre de voiture, il appartient à l'expéditeur ou au destinataire de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.</p> <p>2. Les marchandises dangereuses qui n'auraient pas été connues comme telles par le transporteur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article, peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce, sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de leur remise au transport ou de leur transport.</p>	<p>origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.</p>	<p>marchandises ainsi que les précautions à prendre.</p> <p>2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.</p> <p>3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.</p> <p>4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>pas pu empêcher les conséquences.</b></p> <p><b>7.7 Si une personne identifiée comme "chargeur" dans les données du contrat, bien qu'elle ne soit pas le chargeur tel que défini à l'article 1.19, accepte le document de transport ou l'enregistrement électronique, elle est alors a) soumise aux responsabilités et obligations qui incombent au chargeur en vertu du présent chapitre et de l'article 11.5, et b) bénéficie des droits et exonérations dont bénéficie le chargeur en vertu du présent chapitre et du chapitre 13.</b></p> <p><b>7.8 Le chargeur répond des actes et omissions de toute personne à qui il a délégué l'exécution de l'une quelconque des obligations lui incombant en vertu du présent chapitre, y compris de ses sous-traitants, employés, agents et toutes autres personnes qui agissent, soit directement soit indirectement, à sa demande ou sous sa surveillance ou son contrôle, comme s'il s'agissait de ses propres actes ou omissions. Le chargeur n'est tenu responsable en vertu de la présente</b></p>		<p>une personne agissant en son nom, d'un connaissance sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissance a été transmis.</p> <p>3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.</p> <p>4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la</p>	conformément aux dispositions de l'article 16.			<p>des risques de pollution inhérents à ces marchandises.</p> <p>5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.</p> <p><b>Article 8 - Responsabilité de l'expéditeur</b></p> <p>1. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que</p> <p>a) les indications ou précisions visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphe 1, sont manquantes, inexactes ou incomplètes;</p> <p>b) les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure;</p> <p>c) les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.</p> <p>Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
disposition que lorsque la personne concernée a commis l'acte ou l'omission dans l'exercice de ses fonctions en tant que sous-traitant, employé ou agent.		présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.				<p>l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.</p> <p>2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6 et 7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.</p> <p><b>Article 9 - Résiliation du contrat de transport par le transporteur</b></p> <p>1. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphes 1 et 2.</p> <p>2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants:</p> <p>a) un tiers du fret convenu, ou</p> <p>b) en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
						proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.		

## CHAPITRE 8 – DOCUMENTS DE TRANSPORT ET ENREGISTREMENTS ÉLECTRONIQUES

### *8.1. ÉMISSION DU DOCUMENT DE TRANSPORT OU DE L'ENREGISTREMENT ÉLECTRONIQUE*

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>8. Documents de transport et enregistrements électroniques</b></p> <p><b>8.1 Émission du document de transport ou de l'enregistrement électronique</b></p> <p><b>Lors de la remise des marchandises à un transporteur ou à une partie exécutante:</b></p> <p><b>i) l'expéditeur est en droit d'obtenir un document de transport ou, si le transporteur y consent, un enregistrement électronique constatant la réception des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante;</b></p> <p><b>ii) le chargeur ou, si ce dernier l'indique au transporteur, la personne visée à l'article 7.7 est en droit d'obtenir du transporteur un document de transport négociable approprié, sauf si le chargeur et le transporteur sont convenus, expressément ou tacitement, de ne pas utiliser un document de transport négociable,</b></p>	<p><b>Article 3</b></p> <p>3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance portant, entre autres choses:</p> <p>a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester visibles jusqu'à la fin du voyage;</p> <p>b) ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;</p>	<p><b>Article 14 - Émission du connaissance</b></p> <p>1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissance.</p> <p>2. Le connaissance peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissance signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.</p> <p>3. La signature apposée sur le connaissance peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissance est émis.</p> <p><b>Article 15 - Contenu</b></p>	<p><b>Article 5 - Émission du document de transport multimodal</b></p> <p>1. Quand l'entrepreneur de transport multimodal prend les marchandises en charge, il émet un document de transport multimodal qui, au choix de l'expéditeur, sera soit négociable, soit non négociable.</p> <p>2. Le document de transport multimodal doit être signé par l'entrepreneur de transport multimodal ou une personne mandatée par lui.</p> <p>3. La signature apposée sur le document de transport multimodal peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique électronique, si ce n'est pas incompatible avec la législation du pays où le document de transport multimodal est émis.</p> <p>4. Si l'expéditeur en convient ainsi, un document de transport</p>	<p><b>Article 4</b></p> <p>Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.</p> <p><b>Article 5</b></p> <p>1. La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur, ces signatures pouvant être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur.</p> <p>2. Lorsque la marchandise à transporter doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de</p>	<p><b>Article 6 - Contrat de transport</b></p> <p>2. Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.</p> <p>3. La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.</p> <p>4. Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.</p> <p>5. La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissance.</p> <p>6. Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire</p>	<p><b>Article 11 - Nature et contenu</b></p> <p>1. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente Convention un document de transport; il ne devra établir un connaissance que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.</p> <p>2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par</p>	<p><b>Article 5</b></p> <p>1. Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.</p> <p>2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.</p> <p>3. L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'alinéa 2 ci-dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.</p> <p><b>Article 6</b></p>	<p><b>Article 4 - Marchandises</b></p> <p>1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.</p> <p>2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser. Si, conformément à l'article 2.1, le transporteur et le chargeur sont convenus d'utiliser un enregistrement électronique, le chargeur est en droit d'obtenir du transporteur un enregistrement électronique négociable, sauf s'ils sont convenus de ne pas utiliser un tel enregistrement, ou si la coutume, l'usage ou la pratique du commerce est de ne pas en utiliser.</p> <p><b>8.2 Données du contrat</b></p> <p><b>8.2.3 Signature</b></p> <p><b>a) Un document de transport est signé par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier.</b></p> <p><b>b) Un enregistrement électronique est authentifié par la signature électronique du transporteur ou d'une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier. Aux fins de la présente disposition, une telle signature électronique désigne des données sous forme électronique contenues dans l'enregistrement électronique ou logiquement associées d'une autre</b></p>	<p>c) l'état et le conditionnement apparents des marchandises. Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissance, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.</p> <p>7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissance que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissance libellé "embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissance "embarqué". Toutefois, le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des</p>	<p><i>du connaissance</i></p> <p>2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissance "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissance ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissance "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissance "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissance "embarqué".</p> <p>3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un</p>	<p>multimodal non négociable peut être émis à l'aide de tout moyen mécanique ou autre constatant les indications visées à l'article 8 qui doivent figurer dans le document de transport multimodal. Dans ce cas, l'entrepreneur de transport multimodal, après avoir pris en charge les marchandises, délivre à l'expéditeur un document lisible contenant toutes les indications ainsi enregistrées, et aux fins des dispositions de la présente Convention ce document est réputé être un document de transport multimodal.</p>	<p>lots distincts, l'expéditeur ou le transporteur a le droit d'exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il doit être utilisé de véhicules ou qu'il y a d'espèces ou de lots de marchandises.</p>	<p>entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.</p> <p>7. En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.</p> <p>8. Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les États membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.</p> <p>9. La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le</p>	<p>perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'État où le document de transport est émis.</p>	<p>1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.</p> <p>2. Le premier exemplaire porte la mention "pour le transporteur"; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention "pour le destinataire"; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.</p> <p>3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.</p> <p>4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.</p> <p><b>Article 7</b></p> <p>Lorsqu'il y a plusieurs colis:</p> <p>(a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;</p> <p>(b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés distincts, lorsque les autres moyens visés à</p>	

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<b>manière audit enregistré, qui sont utilisées pour identifier le signataire dans le cadre de l'enregistrement électronique et pour indiquer que le transporteur approuve cet enregistrement.</b>	navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissance libellé "embarqué".	connaissance à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier. <b>Article 18 - Documents autres que les connaissances</b> Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissance pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.			traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.		l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.	

## 8.2. DONNEES DU CONTRAT

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<b>8.2 Données du contrat</b> <b>8.2.1 Les données du contrat figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique visé à l'article 8.1 doivent comprendre notamment:</b> <b>a) une description des marchandises;</b> <b>b) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles que fournies par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante</b>	<b>Article 3</b> 3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissance portant, entre autres choses: a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu	<b>Article 15 - Contenu du connaissance</b> 1. Le connaissance doit contenir, entre autres, les indications suivantes: a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été	<b>Article 8 - Contenu du document de transport multimodal</b> 1. Le document de transport multimodal porte les indications suivantes: a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse, le cas échéant, du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée autrement telles que	<b>Article 6</b> 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; d) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison; e) le nom et l'adresse du destinataire; f) la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises	<b>Article 7 - Teneur de la lettre de voiture</b> 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 visé à la lettre c); e) le lieu et la date de la prise en charge de la	<b>Article 11 - Nature et contenu</b> 5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes: a) les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur; b) le destinataire des marchandises; c) le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en	<b>Article 8</b> La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent: (a) l'indication des points de départ et de destination; (b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales; <b>Article 9</b>	<b>Article 5 - Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises</b> La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent: a) l'indication des points de départ et de destination; b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales; c) la mention du poids

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>ne reçoive lesdites marchandises;</b>  <b>c) i) le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité; et</b>  <b>ii) le poids tel que fourni par le chargeur avant que le transporteur ou une partie exécutante ne reçoive les marchandises;</b>  <b>d) une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment auquel le transporteur ou une partie exécutante les reçoit pour expédition;</b>  <b>e) le nom et l'adresse du transporteur; et</b>  <b>f) la date;</b>  <b>i) à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises; ou</b>  <b>ii) à laquelle les marchandises ont été mises à bord du navire; ou</b>  <b>iii) à laquelle le document de transport ou l'enregistrement électronique a été émis.</b>  <b>8.2.2 L'expression "état et conditionnement apparents des marchandises" employée à l'article 8.2.1 désigne l'état et le conditionnement des marchandises établis à partir:</b>  <b>a) d'une inspection externe raisonnable des marchandises telles qu'elles sont</b></p>	<p>que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester visibles jusqu'à la fin du voyage;  b) ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;  c) l'état et le conditionnement apparents des marchandises.  Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissance, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.</p>	<p>fournies par le chargeur;  b) L'état apparent des marchandises;  c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;  d) Le nom du chargeur;  e) Le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;  f) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;  g) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;  h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissance, s'il en existe plusieurs;  i) Le lieu d'émission du connaissance;  j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;  k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;  l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;  m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;  n) La date ou le délai de livraison des marchandises au port</p>	<p>ces indications ont été fournies par l'expéditeur;  b) l'état apparent des marchandises;  c) le nom et l'établissement principal de l'entrepreneur de transport multimodal;  d) le nom de l'expéditeur;  e) le destinataire, s'il a été désigné par l'expéditeur;  f) le lieu et la date de prise en charge des marchandises par l'entrepreneur de transport multimodal;  g) le lieu de livraison des marchandises;  h) la date ou le délai de livraison des marchandises au lieu de livraison, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties;  i) une mention indiquant si le document de transport multimodal est négociable ou non;  j) le lieu et la date d'émission du document de transport multimodal;  k) la signature de l'entrepreneur de transport multimodal ou d'une personne mandatée par lui;  l) le fret, pour chaque mode de transport, s'il est expressément convenu entre les parties, ou le fret, y compris la monnaie de paiement, dans la mesure où il doit être payé par le destinataire</p>	<p>dangereuses, leur dénomination généralement reconnue;  g) le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros;  h) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise;  i) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison);  j) les instructions requises pour les formalités de douane et autres;  k) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.  2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes:  a) l'interdiction de transbordement;  b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;  c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;  d) la valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison;  e) les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance</p>	<p>marchandise;  f) le lieu de livraison;  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, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);  i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;  j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;  k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;  l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;  m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;  n) 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</p>	<p>charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau;  d) le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison;  e) la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale;  f) les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport;  g) l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes;  h) les dispositions convenues relatives au fret;  i) s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie; s'agissant d'un connaissance, le nombre d'exemplaires originaux;  j) le lieu et le jour de l'émission.  La nature juridique d'un document de transport au sens de</p>	<p>L'inobservation des dispositions des articles 5 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.</p>	<p>de l'expédition.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>emballées au moment où le chargeur les remet au transporteur ou à une partie exécutive; et</p> <p>b) de toute inspection supplémentaire que le transporteur ou une partie exécutive réalise effectivement avant d'émettre le document de transport ou l'enregistrement électronique.</p> <p>8.2.3 Signature</p> <p>a) Un document de transport est signé par le transporteur ou par une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier.</p> <p>b) Un enregistrement électronique est authentifié par la signature électronique du transporteur ou d'une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier. Aux fins de la présente disposition, une telle signature électronique désigne des données sous forme électronique contenues dans l'enregistrement électronique ou logiquement associées d'une autre manière audit enregistrement, qui sont utilisées pour identifier le signataire dans le cadre de l'enregistrement électronique et pour indiquer que le transporteur approuve cet enregistrement.</p>		<p>de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et</p> <p>o) La ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.</p>	<p>ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;</p> <p>m) l'itinéraire envisagé pour le parcours, les modes de transport à employer et les points de transbordement prévus, s'ils sont connus au moment de l'émission du document de transport multimodal;</p> <p>n) la mention visée au paragraphe 3 de l'article 28;</p> <p>o) toutes autres indications que les parties seraient convenues de mentionner dans le document de transport multimodal et qui ne seraient pas incompatibles avec la législation du pays où le document de transport multimodal est émis.</p> <p>2. L'absence d'une ou de plusieurs des indications visées au paragraphe 1 du présent article n'entache pas la valeur juridique du document en tant que document de transport multimodal, à condition toutefois qu'il remplisse les conditions énoncées au paragraphe 4 de l'article premier.</p>	<p>de la marchandise;</p> <p>f) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;</p> <p>g) la liste des documents remis au transporteur.</p> <p>3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.</p>	<p>du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;</p> <p>o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;</p> <p>p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.</p> <p>2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes:</p> <p>a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;</p> <p>b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;</p> <p>c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;</p> <p>d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;</p> <p>e) le délai convenu dans lequel le</p>	<p>l'article 1 paragraphe 6 de la présente Convention n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
8.2.4 Omission d'éléments devant figurer dans les données du contrat Le défaut d'une ou plusieurs des données du contrat visées à l'article 8.2.1, ou l'inexactitude d'une ou de plusieurs de ces données, n'a pas en soi d'incidence sur la nature juridique ou la validité du document de transport ou de l'enregistrement électronique.					transport doit être effectué; f) l'itinéraire convenu; g) une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur; h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon. 3. Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.			

### 8.3. RESERVES CONCERNANT LA DESCRIPTION DES MARCHANDISES DANS LES DONNEES DU CONTRAT

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
8.3 Réserves concernant la description des marchandises dans les données du contrat 8.3.1 Dans les cas énumérés ci-après, le transporteur, s'il agit de bonne foi lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique, peut apporter des réserves aux informations mentionnées à l'article 8.2.1 b) ou 8.2.1 c) en y insérant une clause appropriée indiquant qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies par le chargeur: a) S'agissant de marchandises non conteneurisées: i) si le transporteur	<b>Article 3</b> Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissance, des marques, un nombre, une quantité ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier. 4. Un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles	<b>Article 16 - Connaissance: réserves et force probante</b> 1. Si le connaissance contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un "embarqué" a été	<b>Article 9 - Réserves à faire dans le document de transport multimodal</b> 1. Si le document de transport multimodal renferme des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises dont l'entrepreneur de transport multimodal, ou une personne agissant en son nom, sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il ou elle a effectivement prises en charge, ou si l'un ou l'autre n'a pas	<b>Article 8</b> 1. Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier: a) l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros; b) l'état apparent de la marchandise et de son emballage. 2. Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1-a du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées. Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait	<b>Article 11 - Vérification</b> 1. Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, 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, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu. 2. Si l'envoi ne répond	<b>Article 11 - Nature et contenu</b> 3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles qu'elles sont décrites dans le document de transport. 4. Lorsque le document de transport est un connaissance, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat	<b>Article 11</b> 1. La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise font foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions de transport qui y figurent. 2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de la marchandise, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le	<b>Article 11 - Valeur probante des documents</b> 1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions de transport qui y figurent. 2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>peut montrer qu'il n'avait pas de moyens raisonnables de vérifier les informations fournies par le chargeur, il peut inclure une réserve appropriée dans les données du contrat; ou</p> <p>ii) si le transporteur a des raisons de considérer que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.</p> <p>b) S'agissant de marchandises qui lui sont remises dans un conteneur fermé, le transporteur peut inclure dans les données du contrat une réserve appropriée concernant:</p> <p>i) les marques principales apposées sur les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur; ou</p> <p>ii) le nombre de colis, le nombre de pièces ou la quantité de marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur; sauf si le transporteur ou une partie exécutante inspecte en fait les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou a d'une autre manière effectivement connaissance du contenu du</p>	<p>qu'elles y sont décrites, conformément aux alinéas 3a), b) et c). Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.</p>	<p>émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissance une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.</p> <p>2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissance que les marchandises étaient en bon état apparent.</p> <p>3. À l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve:</p> <p>a) Le connaissance fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissance "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissance;</p> <p>b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y</p>	<p>de moyens suffisants de contrôler ces indications, l'entrepreneur de transport multimodal, ou la personne agissant en son nom, doit faire dans le document de transport multimodal une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ces soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.</p> <p>2. Si l'entrepreneur de transport multimodal, ou une personne agissant en son nom, ne fait pas mention dans le document de transport multimodal de l'état apparent des marchandises, le document est réputé mentionner que les marchandises étaient en bon état apparent.</p>	<p>au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture.</p> <p>3. L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.</p> <p><b>Article 9</b></p> <p>1. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.</p> <p>2. En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre des colis, ainsi que leurs marques et numéros, étaient conformes aux énonciations de la</p>	<p>pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.</p> <p>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 énonciations 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</p>	<p>de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.</p> <p><b>Article 12 - Inscription de réserves sur les documents de transport</b></p> <p>1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport a) concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage;</p> <p>b) concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages;</p> <p>c) concernant l'état apparent des marchandises.</p> <p>2. Lorsque le transporteur ne fait pas</p>	<p>transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.</p>	<p>marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>conteneur.</p> <p>c) S'agissant de marchandises remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur fermé, le transporteur peut apporter des réserves à toute mention du poids des marchandises ou du poids d'un conteneur et de son contenu en indiquant expressément qu'il n'a pas pesé le conteneur:</p> <p>i) si le transporteur peut montrer que ni lui ni une partie exécutante n'ont pesé le conteneur; et</p> <p>ii) si le chargeur et le transporteur ne sont pas convenus avant l'embarquement de peser le conteneur et de mentionner le poids dans les données du contrat.</p> <p>8.3.2 Moyens raisonnables de vérification</p> <p>Aux fins de l'article 8.3.1:</p> <p>a) un "moyen raisonnable de vérification" doit être non seulement matériellement praticable mais aussi commercialement raisonnable;</p> <p>b) un transporteur agit de "bonne foi" lorsqu'il émet un document de transport ou un enregistrement électronique:</p> <p>i) s'il ignore effectivement que</p>		<p>compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.</p> <p>4. Un connaissance qui ne mentionne pas le fret, comme prévu à l'alinéa k du paragraphe 1 de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire.</p> <p>Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissance.</p>		<p>lettre de voiture.</p>	<p>consigné sur la lettre de voiture.</p> <p><b>Article 12 - Force probante de la lettre de voiture</b></p> <p>1. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.</p> <p>2. Lorsque le transporteur a effectué le chargement, 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 au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations 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.</p> <p>3. Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, 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 de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le</p>	<p>mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.</p> <p>3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>L'une quelconque des indications essentielles figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique est fausse ou trompeuse quant à son contenu; et</b></p> <p><b>ii) s'il n'a pas intentionnellement omis de déterminer si une indication essentielle figurant dans le document de transport ou l'enregistrement électronique est fausse ou trompeuse quant à son contenu parce qu'il pense que cette indication est susceptible d'être fausse ou trompeuse;</b></p> <p><b>c) il incombe à la partie alléguant que le transporteur n'a pas agi de bonne foi lorsqu'il a émis un document de transport ou un enregistrement électronique de prouver que tel a été le cas.</b></p> <p><i>8.3.3 Présomption sauf preuve contraire et preuve concluante</i> Sauf disposition contraire de l'article 8.3.4, un document de transport ou un enregistrement électronique qui atteste la réception des marchandises constitue:</p> <p><b>a) une présomption, sauf preuve contraire, de la réception, par le transporteur, des</b></p>					<p>cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.</p> <p>4. Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.</p>			

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>marchandises décrites dans les données du contrat; et</p> <p>b) une preuve concluante de la réception, par le transporteur, des marchandises décrites dans les données du contrat: [i] si un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été transféré à un tiers agissant de bonne foi; [ou ii) si une personne agissant de bonne foi a payé un prix ou a de toute autre manière modifié sa situation en se fiant à la description des marchandises figurant dans les données du contrat].</p> <p><i>8.3.4 Effet de clauses restrictives</i></p> <p>Si les données du contrat comprennent une clause restrictive conforme aux prescriptions de l'article 8.3.1, le document de transport ne constitue pas une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article 8.3.3 dans la mesure où cette clause apporte une réserve à la description des marchandises.</p>								

## 8.4. INSUFFISANCE DES DONNEES DU CONTRAT

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>8.4 Insuffisance des données du contrat</b>  <b>8.4.1 Date</b>  <b>Si les données du contrat comprennent la date, mais n'en indiquent pas la signification, la date est considérée être:</b>  <b>a) si les données du contrat indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle toutes les marchandises indiquées dans le document de transport ou l'enregistrement électronique ont été chargées sur le navire; ou</b>  <b>b) si les données du contrat n'indiquent pas que les marchandises ont été chargées sur un navire, la date à laquelle le transporteur ou une partie exécutante a reçu les marchandises.</b>  <b>8.4.2 Défaut d'identification du transporteur</b>  <b>Si les données du contrat n'identifient pas le transporteur, mais indiquent que les marchandises ont été chargées sur un navire désigné, le propriétaire inscrit du navire est présumé être le transporteur. Le propriétaire inscrit peut réfuter cette</b></p>		<p><b>Article 15 - Contenu du connaissance</b>  3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissance à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.</p>	<p><b>Article 8 - Contenu du document de transport multimodal</b>  2. L'absence d'une ou de plusieurs des indications visées au paragraphe 1 du présent article n'entache pas la valeur juridique du document en tant que document de transport multimodal, à condition toutefois qu'il remplisse les conditions énoncées au paragraphe 4 de l'article premier.</p>	<p><b>Article 4</b>  Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.</p>	<p><b>Article 6 - Contrat de transport</b>  2. Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.</p>	<p><b>Article 11 - Nature et contenu</b>  1. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente Convention un document de transport; il ne devra établir un connaissance que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.</p>	<p><b>Article 9</b>  L'inobservation des dispositions des articles 5 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.</p>	<p><b>Article 9 - Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires</b>  L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>présomption en prouvant que le navire était l'objet, au moment du transport, d'un affrètement coque nue qui transfère la responsabilité contractuelle du transport des marchandises à un affréteur coque nue identifié. [Si le propriétaire inscrit réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu de cet article, l'affréteur coque nue au moment du transport est présumé être le transporteur de la même manière que le propriétaire inscrit était présumé être le transporteur.]]</p> <p><i>8.4.3 État et conditionnement apparents</i> Lorsque les données du contrat n'indiquent pas l'état et le conditionnement apparents des marchandises au moment où le transporteur ou une partie exécutante les reçoit du chargeur, le document de transport ou l'enregistrement électronique constitue, selon le cas, une présomption, sauf preuve contraire, ou une preuve concluante en vertu de l'article 8.3.3 que l'état et le conditionnement apparents des</p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
marchandises étaient satisfaisants au moment où le chargeur les a livrées au transporteur ou à une partie exécutante.								

### CHAPITRE 9 – FRET

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><i>Article 9 - Fret</i></p> <p>9.1 a) Le fret est acquis à la livraison des marchandises au destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est acquis, intégralement ou en partie, à un moment antérieur.</p> <p>b) Sauf convention contraire, aucun fret n'est dû pour des marchandises perdues avant que le fret correspondant à ces marchandises ne soit acquis.</p> <p>9.2 a) Le fret est exigible lorsqu'il est acquis, à moins que les parties n'aient convenu que le fret est exigible, intégralement ou en partie, à un moment antérieur ou ultérieur.</p> <p>b) Si, postérieurement au moment auquel le fret a été acquis, les marchandises sont perdues ou endommagées ou ne sont pas pour une</p>		<p><i>Article 16 - Connaissance: réserves et force probante</i></p> <p>4. Un connaissance qui ne mentionne pas le fret, comme prévu à l'alinéa k du paragraphe 1 de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissance.</p>			<p><i>Article 10 - Paiement des frais</i></p> <p>1. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.</p> <p>2. Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.</p>			

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>autre raison livrées au destinataire conformément aux dispositions du contrat de transport, le fret demeure exigible, quelle que soit la cause de cette perte, de ce dommage ou de ce défaut de livraison.</p> <p>c) Sauf convention contraire, le règlement du fret n'est soumis à aucune compensation, déduction ou remise du fait d'une éventuelle demande reconventionnelle opposée par le chargeur ou le destinataire au transporteur, [lorsque le montant de la dette ou de la créance n'a pas encore été convenu ou établi].</p> <p>9.3 a) Sauf convention contraire, le chargeur est tenu de payer le fret et autres frais accessoires au transport des marchandises.</p> <p>b) Lorsque le contrat de transport prévoit que la responsabilité du chargeur ou de toute autre personne identifiée dans les données du contrat comme étant le chargeur cessera, intégralement ou en partie, lors d'un certain événement ou après un moment donné, cette cessation n'a aucun effet:</p> <p>i) sur toute responsabilité incombant en</p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>vertu du chapitre 7 au chargeur ou à une personne visée à l'article 7.7; ou</p> <p>ii) sur tout montant dû au transporteur en vertu du contrat de transport, sauf dans la mesure où le transporteur a, en vertu de l'article 9.5 ou autrement, une garantie suffisante couvrant le règlement de ce montant;</p> <p>iii) dans la mesure où elle est incompatible avec les dispositions de l'article 12.4.</p> <p>9.4 a) Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention "fret payé d'avance" ou une mention similaire, ni le porteur ni le destinataire ne sont tenus de régler le fret. Cette disposition ne s'applique pas si le porteur ou le destinataire est également le chargeur.</p> <p>b) Lorsque les données du contrat figurant dans un document de transport ou un enregistrement électronique contiennent la mention "fret payable à destination" ou une mention similaire, cette mention avertit le destinataire qu'il peut être tenu de</p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>payer le fret.</p> <p>9.5 a) [Nonobstant toute convention contraire,] lorsque et dans la mesure où, en vertu de la loi nationale applicable au contrat de transport, le destinataire est tenu d'effectuer les paiements visés ci-après, le transporteur a le droit de retenir les marchandises jusqu'à ce que le paiement:</p> <p>i) du fret, du faux-fret, des surestaries, des dommages-intérêts pour immobilisation et de toutes autres dépenses remboursables encourues par le transporteur en rapport avec les marchandises;</p> <p>ii) de tous dommages-intérêts dus au transporteur en vertu du contrat de transport;</p> <p>iii) de toute contribution à l'avarie commune due au transporteur en rapport avec les marchandises;</p> <p>ait été effectué, ou qu'une garantie suffisante couvrant ce paiement ait été constituée.</p> <p>b) Lorsque le paiement visé à l'alinéa a) du présent article n'a pas été effectué, ou ne l'a pas été intégralement, le transporteur a le droit de vendre les marchandises</p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
(conformément à la procédure éventuellement prévue par la loi nationale applicable) et de prélever les montants qui lui sont dus (y compris les dépenses liées à ce recours) sur le produit de cette vente. Tout solde du produit de cette vente est mis à la disposition du destinataire.								

### CHAPITRE 10 – LIVRAISON AU DESTINATAIRE

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<i>Article 10 - Livraison au destinataire</i> <b>10.1</b> Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui exerce l'un quelconque de ses droits en vertu du contrat de transport prend livraison des marchandises au moment et au lieu visés à l'article 4.1.3. Si le destinataire, manquant à cette obligation, laisse les marchandises sous la garde du transporteur ou de la partie exécutante, le transporteur ou la partie exécutante agit vis-à-vis des marchandises comme un agent du destinataire, mais sans assumer aucune responsabilité concernant la perte ou le dommage subi par ces marchandises, à moins que				<i>Article 13</i> 1. Après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le destinataire a le droit de demander que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture lui soit remis et que la marchandise lui soit livrée, le tout contre décharge. Si la perte de la marchandise est établie, ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport. 2. Le destinataire qui se prévaut des droits qui lui sont accordés aux termes du paragraphe 1 du présent article est tenu de payer le montant des créances résultant	<i>Article 17 - Livraison</i> 1. Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport. 2. Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur; b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un	<i>Article 10 - Livraison des marchandises</i> 1. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6 paragraphe 1, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché. 2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au	<i>Article 13</i> 1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport. 2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise. 3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le	<i>Article 13 - Livraison de la marchandise</i> 1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport. 2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise. 3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>cette perte ou ce dommage ne résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement, en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement.</p> <p>10.2 À la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire confirme la livraison des marchandises par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est coutumière au lieu de destination.</p> <p>10.3.1 Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable n'a été émis:</p> <p>i) la partie contrôlante avise le transporteur, avant ou lors de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, du nom du destinataire;</p> <p>ii) le transporteur livre, au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3, les marchandises au destinataire sur production, par ce dernier, d'un document d'identification approprié.</p> <p>10.3.2 Lorsqu'un document de</p>				<p>de la lettre de voiture. En cas de contestation à ce sujet, le transporteur n'est obligé d'effectuer la livraison de la marchandise que si une caution lui est fournie par le destinataire.</p> <p><b>Article 14</b></p> <p>1. Si, pour un motif quelconque, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impossible avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12.</p> <p>2. Toutefois, si les circonstances permettent l'exécution du transport dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture et si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile les instructions de la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise.</p> <p><b>Article 15</b></p>	<p>entrepôt public.</p> <p>3. Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.</p> <p>4. L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des créances résultant du contrat de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.</p> <p>5. Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.</p> <p>6. Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf</p>	<p>contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.</p> <p><b>Article 13 - Connaissance</b></p> <p>1. Les exemplaires originaux d'un connaissance constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.</p> <p>2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissance présenté en premier lieu; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.</p> <p>3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissance à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.</p> <p>4. Lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la</p>	<p>autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.</p> <p><b>Article 14</b></p> <p>L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.</p> <p><b>Article 15</b></p> <p>1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.</p> <p>2. Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de la marchandise.</p>	<p>destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.</p> <p><b>Article 14 - Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire</b></p> <p>L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>transport négociable ou un enregistrement électronique négociable a été émis, les dispositions suivantes s'appliquent:</p> <p>a) i) Sous réserve des dispositions de l'article 10.1, le porteur d'un document de transport négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre les marchandises au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3 à ce porteur contre remise du document de transport négociable. Au cas où plusieurs originaux du document de transport négociable ont été émis, la remise d'un original suffit et les autres originaux cessent d'avoir tout effet ou validité.</p> <p>ii) Sous réserve des dispositions de l'article 10.1, le porteur d'un enregistrement électronique négociable est en droit de demander livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, auquel cas le transporteur livre les marchan-</p>				<p>1. Lorsque, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, il se présente des empêchements à la livraison, le transporteur demande des instructions à l'expéditeur. Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit de disposer de celle-ci sans avoir à produire le premier exemplaire de la lettre de voiture.</p> <p>2. Même s'il a refusé la marchandise, le destinataire peut toujours en demander la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur.</p> <p>3. Si l'empêchement à la livraison se présente après que, conformément au droit qu'il détient en vertu de l'article 12, paragraphe 3, le destinataire a donné l'ordre de livrer la marchandise à une autre personne, le destinataire est substitué à l'expéditeur, et cette autre personne au destinataire, pour l'application des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.</p> <p><b>Article 16</b></p> <p>1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause sa demande d'instructions, ou qu'entraîne pour lui l'exécution des</p>	<p>son recours contre le destinataire.</p> <p><b>Article 21 - Empêchements à la livraison</b></p> <p>1. En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.</p> <p>2. Lorsque 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.</p> <p>3. En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.</p> <p>4. Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.</p> <p><b>Article 22 - Conséquences des empêchements au transport et à la</b></p>	<p>description des marchandises contenue dans le connaissement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 11 paragraphe 3 et de l'article 12 paragraphe 2.</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>dise au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3 à ce porteur si celui-ci démontre conformément aux règles de procédure mentionnées à l'article 2.4 qu'il est le porteur de l'enregistrement électronique. Dès cette livraison, l'enregistrement électronique cesse d'avoir tout effet ou validité.</p> <p>b) Si le porteur ne demande pas livraison des marchandises au transporteur lorsque celles-ci sont parvenues au lieu de destination, le transporteur avise en conséquence la partie contrôlante ou, si, après un effort raisonnable, il est dans l'incapacité d'identifier ou de trouver la partie contrôlante, le chargeur. Dans ce cas, la partie contrôlante ou le chargeur donne au transporteur des instructions concernant la livraison des marchandises. Si le transporteur est dans l'incapacité, après un effort raisonnable, d'identifier et de trouver la partie contrôlante ou le chargeur, la personne mentionnée à l'article 7.7 est réputée être le chargeur aux fins du</p>				<p>instructions reçues, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute.</p> <p>2. Dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit; après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais.</p> <p>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 hors de proportion avec la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.</p>	<p><i>livraison</i></p> <p>1. Le transporteur a droit au remboursement des frais occasionnés par:</p> <p>a) sa demande d'instructions,</p> <p>b) l'exécution des instructions reçues,</p> <p>c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,</p> <p>d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.</p> <p>2. Dans les cas visés à l'article 20, § 2 et à l'article 21, § 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais 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 et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et</p>			

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>présent alinéa.</p> <p>c) Nonobstant la disposition de l'alinéa d) du présent article, un transporteur qui livre les marchandises sur instruction de la partie contrôlante ou du chargeur conformément à l'alinéa b) du présent article est libéré de son obligation de livrer les marchandises en vertu du contrat de transport [au porteur], indépendamment du fait de savoir si le document de transport négociable lui a été remis, ou si la personne demandant livraison en vertu d'un enregistrement électronique négociable a démontré, conformément aux règles de procédure visées à l'article 2.4, qu'elle est le porteur.</p> <p>d) Lorsque la livraison des marchandises par le transporteur au lieu de destination est effectuée sans que le document de transport négociable soit remis au transporteur ou sans que soit faite la démonstration visée à l'alinéa a) ii) ci-dessus, une personne qui devient porteur après que le transporteur a livré les marchandises au destinataire ou à une personne ayant droit</p>				<p>4. Si la marchandise a été vendue en application du présent article, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la marchandise. Si ces frais sont supérieurs au produit de la vente, le transporteur a droit à la différence.</p> <p>5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise.</p>	<p>de tous autres frais.</p> <p>3. Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.</p> <p>4. Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.</p> <p>5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.</p> <p>6. Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si</p>			

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>à ces marchandises en vertu de tout arrangement contractuel ou autre différent du contrat de transport n'acquiert des droits en vertu du contrat de transport que si la transmission du document de transport négociable ou de l'enregistrement électronique négociable s'est effectuée en vertu d'arrangements contractuels ou autres conclus avant cette livraison des marchandises, à moins que cette personne, au moment où elle est devenue porteur, n'ait pas eu ou n'ait pas pu raisonnablement avoir connaissance de cette livraison.</p> <p>e) Lorsque la partie contrôlante ou le chargeur ne donne pas au transporteur des instructions suffisantes quant à la livraison des marchandises, le transporteur est fondé, sous réserve de tout autre recours qu'il peut opposer à cette partie contrôlante ou à ce chargeur, à exercer ses droits en vertu de l'article 10.4.</p> <p>10.4.1 a) Lorsque les marchandises sont parvenues au lieu de destination et:</p> <p>i) que les marchandises ne sont pas effectivement prises</p>					<p>l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.</p>			

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>en charge par le destinataire au moment et au lieu mentionnés à l'article 4.1.3 et qu'il n'a été conclu entre le transporteur ou la partie exécutante et le destinataire aucun contrat explicite ou implicite succédant au contrat de transport; ou</p> <p>ii) que le transporteur n'est pas autorisé en vertu de la législation ou de la réglementation applicable à livrer les marchandises au destinataire; le transporteur peut exercer les droits et recours mentionnés à l'alinéa b).</p> <p>b) Dans les circonstances spécifiées à l'alinéa a), le transporteur peut, aux risques et pour le compte de la personne ayant droit aux marchandises, exercer certains ou la totalité des droits et recours suivants:</p> <p>i) stocker les marchandises en tout lieu approprié;</p> <p>ii) déballer les marchandises si elles sont emballées dans des conteneurs, ou prendre vis-à-vis des marchandises les autres mesures que, de l'avis du transporteur, les circonstances peuvent raisonnablement exiger; ou</p> <p>iii) faire vendre les marchandises</p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>conformément aux pratiques ou aux prescriptions législatives ou réglementaires du lieu où les marchandises sont alors situées.</p> <p>c) Lorsque les marchandises sont vendues en vertu des dispositions de l'alinéa b) iii), le transporteur peut déduire du produit de la vente le montant nécessaire pour:</p> <p>i) payer ou rembourser toute dépense encourue en rapport avec les marchandises; et</p> <p>ii) payer ou rembourser au transporteur tout autre montant visé à l'article 9.5 a) qui lui est dû.</p> <p>Sous réserve de ces déductions, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de l'ayant droit aux marchandises.</p> <p>10.4.2 Le transporteur n'est autorisé à exercer le droit visé à l'article 10.4.1 qu'après avoir avisé soit la personne éventuellement indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à aviser de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, soit le destinataire, soit encore la partie contrôlante ou le</p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>chargeur que les marchandises sont parvenues au lieu de destination.</p> <p>10.4.3 Lorsqu'ils exercent les droits visés à l'article 10.4.1, le transporteur ou la partie exécutante agissent en tant qu'agent de l'ayant droit aux marchandises, mais sans assumer aucune responsabilité concernant la perte ou le dommage subi par ces marchandises, à moins que cette perte ou ce dommage ne résulte [d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage, soit témérement en sachant que cette perte ou ce dommage en résulterait probablement].</p>								

### CHAPITRE 11 – DROIT DE CONTRÔLE

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><i>Article 11 - Droit de contrôle</i></p> <p>11.1 Le droit de contrôle des marchandises désigne le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant ces marchandises pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est indiquée à</p>				<p><i>Article 12</i></p> <p>1. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise, notamment en demandant au transporteur d'en arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture.</p> <p>2. Ce droit s'éteint</p>	<p><i>Article 18 - Droit de disposer de la marchandise</i></p> <p>1. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur:</p> <p>a) d'arrêter le transport de la marchandise;</p>	<p><i>Article 14 - Titulaire du droit de disposer</i></p> <p>1. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que</p>	<p><i>Article 12</i></p> <p>1. L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la</p>	<p><i>Article 12 - Droit de disposer de la marchandise</i></p> <p>1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>l'article 4.1.1. Ce droit de donner au transporteur des instructions comprend le droit:</b></p> <p><b>i) de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises qui ne constituent pas une modification du contrat de transport;</b></p> <p><b>ii) d'exiger la livraison des marchandises avant leur arrivée au lieu de destination;</b></p> <p><b>iii) de remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante;</b></p> <p><b>iv) de convenir avec le transporteur d'une modification du contrat de transport.</b></p> <p><b>11.2 a) Lorsque aucun document de transport négociable ou enregistrement électronique négociable n'est émis, les règles suivantes s'appliquent:</b></p> <p><b>i) Le chargeur est la partie contrôlante à moins que le chargeur et le destinataire conviennent qu'une autre personne est la partie contrôlante et que le chargeur en informe le transporteur. Le chargeur et le destinataire peuvent convenir que le destinataire est la partie contrôlante;</b></p> <p><b>ii) La partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre</b></p>				<p>lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire ou que celui-ci fait valoir le droit prévu à l'article 13, paragraphe 1; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire.</p> <p>3. Le droit de disposition appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture si une mention dans ce sens est faite par l'expéditeur sur cette lettre.</p> <p>4. Si, en exerçant son droit de disposition, le destinataire ordonne de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.</p> <p>5. L'exercice du droit de disposition est subordonné aux conditions suivantes:</p> <p>a) L'expéditeur ou, dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le destinataire qui veut exercer ce droit doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur, et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions;</p> <p>b) Cette exécution doit être possible au</p>	<p>b) d'ajourner la livraison de la marchandise;</p> <p>c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;</p> <p>d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.</p> <p>2. Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire:</p> <p>a) a retiré la lettre de voiture;</p> <p>b) a accepté la marchandise;</p> <p>c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;</p> <p>d) est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.</p> <p>3. Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.</p> <p>4. Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il</p> <p>a) a retiré la lettre de voiture;</p> <p>b) a accepté la</p>	<p>celui indiqué dans le document de transport.</p> <p>2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,</p> <p>a) s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire;</p> <p>b) s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissance, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.</p> <p>3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.</p> <p><b>Article 15 - Conditions de l'exercice du droit de disposer</b></p> <p>L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 14 paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer:</p> <p>a) s'agissant d'un connaissance, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu</p>	<p>faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.</p> <p>2. Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.</p> <p>3. Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.</p> <p>4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il</p>	<p>route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.</p> <p>2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.</p> <p>3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.</p> <p>4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>personne, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. L'auteur et le bénéficiaire du transfert informent le transporteur de ce transfert;</p> <p>iii) Lorsque la partie contrôlante exerce le droit de contrôle conformément à l'article 11.1, elle produit un document d'identification approprié.</p> <p>b) Lorsqu'un document de transport négociable est émis, les règles suivantes s'appliquent:</p> <p>i) Le porteur ou, lorsque plusieurs originaux du document de transport négociable sont émis, le porteur de tous les originaux est la seule partie contrôlante;</p> <p>ii) Le porteur peut transférer le droit de contrôle en transmettant le document de transport négociable à une autre personne conformément à l'article 12.1, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle. Lorsque plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux doivent être transmis pour que le droit de contrôle soit transféré;</p> <p>iii) Pour exercer le droit de contrôle, le</p>				<p>moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et elle ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.</p> <p>c) Les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.</p> <p>6. Lorsque, en raison des dispositions prévues au paragraphe 5 b du présent article, le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions.</p> <p>7. Le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait.</p>	<p>marchandise;</p> <p>c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;</p> <p>d) a prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3.</p> <p>5. Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.</p> <p><i>Article 19 - Exercice du droit de disposition</i></p> <p>1. Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.</p> <p>2. L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.</p> <p>3. L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale</p>	<p>de livraison prévu;</p> <p>b) s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur;</p> <p>c) rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions;</p> <p>d) payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.</p>	<p>ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.</p>	<p>l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>porteur présente le document de transport négociable au transporteur si celui-ci le demande. Lorsque plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés;</p> <p>iv) Toute instruction visée à l'article 11.1 ii), iii) et iv) qui est donnée par le porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article 11.3, portée sur le document de transport négociable.</p> <p>c) Lorsqu'un enregistrement électronique négociable est émis:</p> <p>i) Le porteur est la seule partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transmettant l'enregistrement électronique négociable conformément aux règles de procédure visées à l'article 2.4, auquel cas l'auteur du transfert perd son droit de contrôle;</p> <p>ii) Pour exercer le droit de contrôle, le porteur, lorsque le transporteur le demande, démontre, conformément aux règles de procédure visées à l'article 2.4, qu'il est le porteur;</p> <p>iii) Toute instruction visée à l'article 11.1 ii), iii) et iv) qui est donnée par le</p>					<p>de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.</p> <p>4. Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.</p> <p>5. Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.</p> <p>6. En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.</p> <p>7. Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.</p>			

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>porteur est, lorsqu'elle prend effet conformément à l'article 11.3, portée dans l'enregistrement électronique.</p> <p>d) Nonobstant les dispositions de l'article 12.4, une personne qui n'est pas le chargeur ou la personne visée à l'article 7.7 et qui a transféré le droit de contrôle sans avoir exercé ce droit est, lors de ce transfert, libérée des obligations imposées à la partie contrôlante par le contrat de transport ou par le présent instrument.</p> <p>11.3 a) Sous réserve des dispositions des alinéas b) et c) du présent article, toute instruction mentionnée à l'article 11.1 i), ii) ou iii) qui:</p> <p>i) peut raisonnablement être exécutée selon ses termes au moment où elle parvient à la personne qui doit l'exécuter;</p> <p>ii) ne gênera pas les activités normales du transporteur ou d'une partie exécutante; et</p> <p>iii) n'entraînerait aucune dépense additionnelle, perte ou dommage pour le transporteur, la partie exécutante ou toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même</p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>voyage; est exécutée par le transporteur. Si l'on a des raisons de penser qu'une ou plusieurs des conditions mentionnées aux sous-alinéas i), ii) et iii) du présent alinéa ne sont pas satisfaites, le transporteur n'est nullement obligé d'exécuter l'instruction.</p> <p>b) Dans tous les cas, la partie contrôlante indemnise le transporteur, les parties exécutantes et toute personne ayant des droits sur d'autres marchandises transportées pendant le même voyage de toute dépense additionnelle, perte ou dommage pouvant résulter de l'exécution de toute instruction en vertu du présent article.</p> <p>c) Un transporteur qui:</p> <p>i) a des raisons de s'attendre que l'exécution d'une instruction en vertu du présent article entraînera une dépense additionnelle, une perte ou un dommage; et</p> <p>ii) est néanmoins disposé à exécuter cette instruction; est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie correspondant au montant de la dépense addition-</p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p>nelle, de la perte ou du dommage auxquels il est raisonnable de s'attendre.</p> <p><i>11.4</i> Les marchandises livrées en application d'une instruction conformément à l'article 11.1 ii) sont réputées être livrées au lieu de destination et les dispositions relatives à cette livraison, telles qu'énoncées à l'article 10, s'appliquent à ces marchandises.</p> <p><i>11.5</i> Si, pendant la période où le transporteur a la garde des marchandises, celui-ci a raisonnablement besoin d'informations, d'instructions ou de documents en sus de ceux visés à l'article 7.3 a), il demande ces informations, instructions ou documents à la partie contrôlante. Si le transporteur, après un effort raisonnable, n'est pas en mesure d'identifier et de trouver la partie contrôlante, ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents satisfaisants, cette obligation incombe au chargeur ou à la personne visée à l'article 7.7.</p> <p><i>11.6</i> Les dispositions des articles 11.1 ii) et iii) et 11.3 peuvent</p>								

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
être modifiées par convention entre les parties. Les parties peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visé à l'article 11.2 a) ii). Si un document de transport ou un enregistrement électronique est émis, toute convention visée au présent paragraphe doit être indiquée dans les données du contrat.								

### CHAPITRE 12 – TRANSFERT DE DROITS

INSTRUMENT	<b>LA HAYE-VISBY</b> <b>HAMBOURG</b> <b>MULTIMODAL</b> <b>CMR</b> <b>COTIF-CIM 1999</b> <b>CMNI</b> <b>VARSOVIE</b> <b>MONTREAL</b>
<p style="text-align: center;"><i>Article 12 -Transfert de droits</i></p> <p><b>12.1.1</b> Lorsqu'un document de transport négociable est émis, le porteur peut transférer les droits conférés par ce document en le transmettant à une autre personne:</p> <p>i) dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre; ou</p> <p>ii) sans endossement, s'il s'agit d'un document au porteur ou un document endossé en blanc; ou</p> <p>iii) sans endossement, s'il s'agit d'un document établi à l'ordre d'une partie désignée qui est transféré entre le premier porteur et cette partie désignée.</p> <p><b>12.1.2</b> Lorsqu'un enregistrement électronique négociable est émis, son porteur peut transférer les droits conférés par cet enregistrement électronique, que celui-ci soit établi à ordre ou à l'ordre d'une partie désignée, en le transmettant conformément aux règles de procédure visées à l'article 2.4.</p> <p><b>12.2.1</b> Sous réserve des dispositions de l'article 11.5, un porteur qui n'est pas le chargeur et qui n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu du contrat de transport uniquement du fait qu'il devient porteur.</p> <p><b>12.2.2</b> Un porteur qui n'est pas le chargeur et qui exerce un droit en vertu du contrat de transport assume les responsabilités qui lui incombent en vertu du contrat de transport dans la mesure où ces responsabilités sont incorporées ou déterminables dans</p>	<i>Aucune disposition correspondante</i>

<p><b>le document de transport négociable ou l'enregistrement électronique négociable.</b></p> <p><b>12.2.3</b> Tout porteur qui n'est pas le chargeur et qui:</p> <p>i) en vertu de l'article 2.2 convient avec le transporteur de remplacer un document de transport négociable par un enregistrement électronique négociable ou de remplacer un enregistrement électronique négociable par un document de transport négociable; ou</p> <p>ii) en vertu de l'article 12.1 transfère ses droits;</p> <p>n'exerce aucun droit en vertu du contrat de transport aux fins des articles 12.2.1 et 12.2.2.</p> <p><b>12.3</b> Le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'est émis s'effectue conformément aux dispositions relatives au transfert de droits de la loi nationale applicable au contrat de transport. Ce transfert de droits peut s'effectuer par des moyens de communication électroniques. Un transfert du droit de contrôle ne peut s'effectuer sans que l'auteur ou le bénéficiaire dudit transfert en avise le transporteur.</p> <p><b>12.4</b> Lorsque le transfert de droits en vertu d'un contrat de transport au titre duquel aucun document de transport négociable ou aucun enregistrement électronique négociable n'a été émis inclut le transfert de responsabilités qui sont liées au droit transféré ou qui en découlent, l'auteur et le bénéficiaire du transfert assument conjointement et solidairement ces responsabilités.</p>	
--	--

### CHAPITRE 13 – DROITS D'ACTION

INSTRUMENT	COTIF-CIM 1999
<p style="text-align: center;"><i>Article 13 - Droits d'action</i></p> <p><b>13.1</b> Sous réserve des dispositions des articles 13.2 et 13.3, les droits découlant du contrat de transport ne peuvent être opposés au transporteur ou à une partie exécutante que par:</p> <p>i) le chargeur;</p> <p>ii) le destinataire;</p> <p>iii) tout tiers auquel le chargeur ou le destinataire qui a subi la perte ou le dommage résultant d'une violation du contrat de transport a cédé ses droits;</p> <p>iv) tout tiers qui a acquis des droits au titre du contrat de transport par subrogation en vertu de la loi nationale applicable, tel un assureur.</p> <p>En cas de transmission de droits d'action par cession ou subrogation comme indiqué ci-dessus, le transporteur et la partie exécutante peuvent opposer à ce tiers toutes les exonérations et limites de responsabilité qu'ils peuvent faire valoir en vertu du contrat de transport et du présent instrument.</p> <p><b>13.2</b> Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis, le porteur peut opposer des droits en vertu du contrat de transport au transporteur ou à une partie exécutante, sans avoir à prouver qu'il a lui-même subi la perte ou le dommage. Si ce porteur n'a pas subi la perte ou le dommage lui-même, il est réputé agir au nom de la partie qui a subi cette perte ou ce dommage.</p> <p><b>13.3</b> Lorsqu'un document de transport négociable ou un enregistrement électronique négociable est émis et que le demandeur est l'une des personnes visées à l'article 13.1 sans être le porteur, ce demandeur doit, outre prouver qu'il a subi une perte ou un dommage résultant d'une violation du contrat de transport, prouver que le porteur n'a pas subi cette perte ou ce dommage.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Article 43 - Réclamations</i></p> <p>1. Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.</p> <p>2. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.</p> <p>3. L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.</p> <p>4. Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.</p> <p>5. La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentes soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.</p> <p>6. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.</p> <p style="text-align: center;"><i>Article 44 - Personnes qui peuvent actionner le transporteur</i></p> <p>1. Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent:</p> <p>a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. retiré la lettre de voiture;</li> <li>2. accepté la marchandise ou</li> <li>3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3;</li> </ol> <p>b) au destinataire à partir du moment où il a</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. retiré la lettre de voiture,</li> <li>2. accepté la marchandise ou</li> <li>3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3.</li> </ol> <p>2. Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.</p> <p>3. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.</p>

	<p>4. L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.</p> <p>5. L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata 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. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.</p> <p>6. Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 45 - Transporteurs qui peuvent être actionnés</b></p> <p>1. Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.</p> <p>2. Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.</p> <p>3. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.</p> <p>4. L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.</p> <p>5. L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, 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.</p> <p>6. Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.</p> <p>7. Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.</p>
--	--

### CHAPITRE 14 – DÉLAI POUR AGIR

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><i>Article 14 - Délai pour agir</i></p> <p><b>14.1 Le transporteur est déchargé de toute responsabilité à l'égard des marchandises si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'un an. Le chargeur est déchargé de toute responsabilité au titre du chapitre 7 du présent instrument si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'un an.</b></p> <p><b>14.2 Le délai visé à l'article 14.1 court à</b></p>	<p><i>Article 3 6)</i></p> <p>Sous réserve des dispositions du paragraphe 6bis, le transporteur et le navire seront en tout cas déchargés de toute responsabilité, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.</p> <p>6 bis. Les actions récursoires pourront</p>	<p><i>Article 20 - Prescription des actions</i></p> <p>1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.</p> <p>2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir</p>	<p><i>Article 25 - Prescription</i></p> <p>1. Toute action relative au transport multimodal international en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.</p> <p>Toutefois, si une notification par écrit indiquant la nature de la réclamation et les principaux chefs de demande n'a pas été faite dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle les marchandises ont été</p>	<p><i>Article 32</i></p> <p>1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an.</p> <p>Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. La prescription court:</p> <p>a) Dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée;</p> <p>b) Dans le cas de perte</p>	<p><i>Article 47 - Extinction de l'action</i></p> <p>1. L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.</p> <p>2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte:</p> <p>a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si 1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;</p> <p>2. la constatation qui</p>	<p><i>Article 24 - Prescription</i></p> <p>1. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente Convention se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.</p> <p>2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la</p>	<p><i>Article 29</i></p> <p>1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.</p>	<p><i>Article 35 - Délai de recours</i></p> <p>1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.</p> <p>2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>partir du jour où le transporteur a achevé la livraison des marchandises concernées ou, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans le délai.</b></p> <p><b>14.3 La personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée à l'auteur de la réclamation. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.</b></p> <p><b>14.4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable en vertu du présent instrument peut être exercée même après l'expiration du délai visé à l'article 14.1 si elle l'est:</b></p> <p><b>a) dans le délai déterminé par la loi de l'État où la procédure est engagée; ou</b></p> <p><b>b) dans les 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a soit:</b></p> <p><b>i) réglé la réclamation; soit</b></p> <p><b>ii) elle-même reçu signification de</b></p>	<p>être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.</p>	<p>du dernier jour où elles auraient dû l'être.</p> <p>3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.</p> <p>4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.</p> <p>5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'État où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.</p>	<p>livrées ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à compter de la date à laquelle elles auraient dû l'être, l'action est prescrite à l'expiration de ce délai.</p> <p>2. Le délai de prescription court à partir du lendemain du jour où l'entrepreneur de transport multimodal a livré les marchandises ou une partie des marchandises ou, si les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du lendemain du dernier jour où elles auraient dû l'être.</p> <p>3. La personne contre qui une réclamation a été faite peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration envoyée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs déclarations.</p> <p>4. Sauf disposition contraire d'une autre convention internationale applicable, une action récursoire d'une personne tenue responsable aux termes de la présente Convention peut être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au paragraphe précédent, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'État où les poursuites sont</p>	<p>totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur;</p> <p>c) Dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport. Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.</p> <p>2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.</p> <p>3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, la suspension de la prescription est</p>	<p>aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;</p> <p>b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci</p> <p>1. demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et</p> <p>2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;</p> <p>c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'article 45, § 1;</p> <p>d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.</p> <p>3. Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie</p>	<p>personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.</p> <p>3. La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi de l'État applicable au contrat de transport. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.</p> <p>4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente Convention pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'État où la procédure est engagée.</p> <p>5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.</p>		

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>L'assignation.</b>  <b>[14.5 Lorsque le propriétaire inscrit d'un navire réfute la présomption selon laquelle il est le transporteur en vertu de l'article 8.4.2, une action contre l'affréteur coque nue peut être exercée même après l'expiration du délai visé à l'article 14.1 si elle l'est:</b>  <b>a) dans le délai déterminé par la loi de l'État où la procédure est engagée; ou</b>  <b>b) dans les 90 jours à compter de la date à laquelle le propriétaire inscrit:</b>  <b>i) prouve que le navire faisait l'objet d'un affrètement coque nue au moment du transport; et</b>  <b>ii) identifie de façon appropriée l'affréteur coque nue.]</b></p>			<p>engagées; toutefois ce délai ne peut être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.</p>	<p>régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription.  4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.</p>	<p>nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.  <b>Article 48 - Prescription</b>  1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action  a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;  b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;  c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;  d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.  2. La prescription court pour l'action:  a) en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;  b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;  c) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.</p>			

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
					<p>Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.</p> <p>3. La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.</p> <p>4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.</p> <p>5. Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.</p>			

**CHAPITRE 15 – AVARIES COMMUNES**

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><i>Article 15 - Avaries communes</i></p> <p><b>15.1 Aucune disposition du présent instrument ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.</b></p> <p><b>15.2 À l'exception de la disposition relative au délai pour agir, les dispositions du présent instrument qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.</b></p>		<p><i>Article 24 - Avaries communes</i></p> <p>1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.</p> <p>2. À l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.</p>	<p><i>Article 29 - Avaries communes</i></p> <p>1. Aucune des dispositions de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport multimodal ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes, au cas et dans la mesure où elles sont applicables.</p> <p>2. À l'exception de l'article 25, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour pertes ou dommages subis par les marchandises doivent déterminer aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si l'entrepreneur de transport multimodal est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.</p>			<p><i>Article 26 - Avaries communes</i></p> <p>La présente Convention n'affecte pas l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit interne relatives au calcul du montant des dommages et des contributions obligatoires dans le cas d'une avarie commune.</p>		

**CHAPITRE 16 – AUTRES CONVENTIONS**

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><i>Article 16 - Autres conventions</i></p> <p><b>16.1 Le présent instrument n'a pas d'incidence sur les droits ou obligations</b></p>	<p><i>Article 8</i></p> <p>Les dispositions des présentes règles ne modifient ni les droits, ni les obligations du transporteur, tels qu'ils</p>	<p><i>Article 25 - Autres conventions</i></p> <p>1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du</p>	<p><i>Article 4 - Réglementation et contrôle du transport multimodal</i></p> <p>1. La présente Convention ne porte</p>					<p><i>Article 55 - Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie</i></p> <p>La présente</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>du transporteur ou de la partie exécutante résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne régissant la limitation de la responsabilité liée à l'exploitation de navires [de mer].</b></p> <p><b>16.2 Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions du présent instrument à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.</b></p> <p><b>16.3 Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions du présent instrument à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:</b></p> <p><b>a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention</b></p>	<p>résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.</p>	<p>transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.</p> <p>2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des États parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.</p> <p>3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:</p> <p>a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsa-</p>	<p>atteinte à l'application d'aucune convention internationale ni d'aucune législation nationale concernant la réglementation et le contrôle des opérations de transport, et elle n'est pas incompatible avec cette application.</p> <p>2. La présente Convention ne porte pas atteinte au droit de chaque État de réglementer et de contrôler au niveau national les opérations et les entrepreneurs de transport multimodal, y compris le droit de prendre des mesures concernant les consultations, en particulier avant l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux services, entre les entrepreneurs de transport multimodal, les chargeurs, les organisations de chargeurs et les autorités nationales appropriées sur les conditions et modalités d'exploitation, l'octroi de licences aux entrepreneurs de transport multimodal, la participation au transport, et toutes autres initiatives dans l'intérêt économique et commercial national.</p> <p>3. L'entrepreneur de transport multimodal se conforme à la législation applicable du pays où il opère et aux dispositions de la présente Convention.</p> <p><i>Article 30 - Autres</i></p>					<p>convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:</p> <p>1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:</p> <p>a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);</p> <p>b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);</p> <p>c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);</p> <p>d) Protocole portant modification de la Convention pour</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires; ou b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.		<p>bilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires; ou</p> <p>b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.</p> <p>4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.</p> <p>5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la</p>	<p><i>Conventions</i></p> <p>1. La présente Convention ne modifie aucunement les droits ou obligations prévus dans la Convention internationale de Bruxelles Pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 25 août 1924; dans la Convention internationale de Bruxelles sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 10 octobre 1957; dans la Convention de Londres sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, du 19 novembre 1976; et dans la Convention de Genève relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), du 1er mars 1973, y compris les amendements à ces conventions, ou dans les dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux de navigation intérieure.</p> <p>2. Les dispositions des articles 26 et 27 de la présente Convention ne s'opposent pas à</p>					<p>l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);</p> <p>e) Protocoles additionnels nos 1 à 3 et Protocole de Montréal no 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou</p> <p>2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
		<p>présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.</p> <p><b>Article 31 - Dénonciation d'autres conventions</b></p> <p>1. Au moment où il deviendra État contractant à la présente Convention, tout État partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 (Convention de 1924), notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.</p> <p>2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924,</p>	<p>l'application des dispositions obligatoires de toute autre convention internationale se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des États parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe ne porte pas atteinte à l'application du paragraphe 3 de l'article 27 de la présente Convention.</p> <p>3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:</p> <p>a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou des amendements y relatifs; ou</p> <p>b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la</p>					

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
		<p>la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des États contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.</p> <p>3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent mutatis mutandis aux États parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924.</p> <p>4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un État contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le protocole de 1968 pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux États contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.</p>	<p>responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.</p> <p>4. Le transport de marchandises comme, par exemple, le transport de marchandises effectué conformément à l'article 2 de la Convention de Genève du 19 mai 1956, relative au contrat de transport international de marchandises par route, ou à l'article 2 de la Convention de Berne du 7 février 1970, concernant le transport de marchandises par chemins de fer, n'est pas considéré, pour les États parties aux conventions régissant ces formes de transport, comme un transport multimodal international au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la présente Convention, dans la mesure où lesdits États sont tenus d'appliquer les dispositions de ces conventions à ces formes de transport de marchandises.</p>					

## CHAPITRE 17 – LIMITES DE LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>Article 17 - Limites de la liberté contractuelle</b></p> <p><b>17.1 a) Sauf disposition contraire du présent instrument, toute stipulation contractuelle qui déroge aux dispositions du présent instrument est nulle dans la mesure où elle a pour objet ou pour effet, directement ou indirectement, d'exclure, [ou] de limiter [ou] d'alourdir] la responsabilité pour violation de toute obligation du transporteur, d'une partie exécutante, du chargeur, de la partie contrôlante ou du destinataire en vertu des dispositions du présent instrument.</b></p> <p><b>b) [Nonobstant les dispositions de l'alinéa a), le transporteur ou une partie exécutante peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues dans le présent instrument.]</b></p> <p><b>c) Une stipulation cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises est nulle.</b></p>	<p><b>Article 3 8)</b></p> <p>Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictés dans le présent article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent les présentes règles sera nul, non avenü et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.</p> <p><b>Article 5</b></p> <p>Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par les présentes règles, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissance délivré au chargeur. Aucune disposition des présentes règles ne s'applique aux chartes-</p>	<p><b>Article 23 - Clauses contractuelles</b></p> <p>1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissance ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.</p> <p>2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.</p> <p>3. Lorsqu'un connaissance ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la</p>	<p><b>Article 3 - Application obligatoire</b></p> <p>1. Quand il a été conclu un contrat de transport multimodal qui conformément à l'article 2 est régi par la présente Convention, les dispositions de la présente Convention sont obligatoirement applicables audit contrat.</p> <p>2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'expéditeur de choisir entre le transport multimodal et le transport fractionné.</p> <p><b>Article 28 - Clauses contractuelles</b></p> <p>1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport multimodal ou dans un document de transport multimodal est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou du document où elle figure. Une clause cédant à l'entrepreneur de transport multimodal le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.</p>	<p><b>Article 40</b></p> <p>Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38.</p> <p><b>Article 41</b></p> <p>1. Sous réserves des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.</p> <p>2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.</p>	<p><b>Article 5 - Droit contraignant</b></p> <p>Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.</p>	<p><b>Article 25 - Clauses frappées de nullité</b></p> <p>1. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 20 paragraphe 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Convention, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 23 et 24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.</p> <p>2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sans préjudice de l'article 21, sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ou le transporteur substitué ne répond pas des préjudices causés:</p> <p>a) par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou</p>	<p><b>Article 23</b></p> <p>1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.</p> <p>2. L'alinéa 1 du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.</p> <p><b>Article 32</b></p> <p>Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque</p>	<p><b>Article 26 - Nullité des dispositions contractuelles</b></p> <p>Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.</p> <p><b>Article 27 - Liberté de contracter</b></p> <p>Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<p><b>17.2 Nonobstant les dispositions des chapitres 5 et 6 du présent instrument, le transporteur et une partie exécutante peuvent, dans le contrat de transport, exclure ou limiter leur responsabilité pour perte ou endommagement des marchandises lorsque:</b></p> <p><b>a) les marchandises sont des animaux vivants; ou</b></p> <p><b>b) le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances et les termes et conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale, pourvu que des expéditions commerciales ordinaires faites au cours d'opérations commerciales ordinaires ne soient pas concernées et qu'aucun document de transport négociable ou enregistré électroniquement ne soit ou ne doive être émis pour le transport des marchandises.</b></p>	<p>parties, mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes des présentes règles. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.</p> <p><b>Article 6</b></p> <p>Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette situation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à</p>	<p>présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.</p> <p>4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'État où la procédure a été engagée.</p>	<p>2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, l'entrepreneur de transport multimodal peut, avec l'accord de l'expéditeur, assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.</p> <p>3. Le document de transport multimodal doit contenir une mention selon laquelle le transport multimodal international est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.</p> <p>4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou résultant de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, l'entrepreneur de transport multimodal est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En</p>			<p>lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement;</p> <p>b) par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau;</p> <p>c) par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.</p>	<p>l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.</p> <p><b>Article 33</b></p> <p>Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5, rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.</p> <p><b>Article 34</b></p> <p>Les dispositions des articles 3 à 8 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.</p>	

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
	<p>l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par eau, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.</p> <p>Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.</p> <p>Il est toutefois convenu que le présent article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.</p> <p><i>Article 7</i></p> <p>Aucune disposition des présentes règles ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du</p>		<p>outre, l'entrepreneur de transport multimodal est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit pour exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'État où la procédure a été engagée.</p>					

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
	navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par eau.							

### CHAPITRE – COMPÉTENCE ET ARBITRAGE

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
<b><u>AUCUNE DISPOSITION À CE SUJET POUR L'INSTANT</u></b>		<b><u>Article 21 - Compétence</u></b> 1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après: a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle; b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; c) Le port de chargement ou le port de déchargement; d) Tout autre lieu désigné à cette fin	<b><u>Article 26 - Compétence</u></b> 1. Dans tout litige relatif au transport multimodal international en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'État où ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux énumérés ci-après: a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle; b) le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu;	<b><u>Article 31</u></b> 1. Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel: a) Le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou b) Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé, et ne peut saisir que ces juridictions. 2. Lorsque dans un litige visé au paragraphe premier du présent article une	<b><u>Article 46 - For</u></b> 1. Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des États membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'État sur le territoire duquel a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé. D'autres juridictions ne peuvent être saisies. 2. Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente		<b><u>Article 28</u></b> 1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination. 2. La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.	<b><u>Article 33 - Juridiction compétente</u></b> 1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États Parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination. 2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
		<p>dans le contrat de transport par mer.</p> <p>2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un État contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;</p> <p>b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.</p> <p>3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent</p>	<p>c) le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison;</p> <p>d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport multimodal et indiqué dans le document de transport multimodal.</p> <p>2. Aucune procédure judiciaire relative au transport multimodal international en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 du présent article. Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des États contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.</p> <p>3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, tout accord d'élection de for conclu par les parties après la naissance d'un litige est réputé valable et pleinement exécutoire.</p> <p>4. a) Lorsqu'une action a été intentée conformément aux dispositions du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu à la suite d'une telle action, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties qui soit fondée</p>	<p>action est en instance devant une juridiction compétente aux termes de ce paragraphe, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée.</p> <p>3. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article un jugement rendu par une juridiction d'un pays contractant est devenu exécutoire dans ce pays, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune révision de l'affaire.</p> <p>4. Les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont</p>	<p>aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intentée aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans État ou la nouvelle action est intentée.</p>			<p>le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.</p> <p>3. Aux fins du paragraphe 2:</p> <p>a) "accord commercial" signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;</p> <p>b) "résidence principale et permanente" désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.</p> <p>4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL	
		<p>paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.</p> <p>4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;</p> <p>b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;</p> <p>c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.</p> <p>5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for</p>	<p>sur la même cause, à moins que le jugement rendu à la suite de la première action ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;</p> <p>b) Aux fins du présent article, ni les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement, ni le renvoi d'une action devant un autre tribunal du même pays, ne sont considérés comme l'engagement d'une nouvelle action.</p> <p><b>Article 27 - Arbitrage</b></p> <p>1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport multimodal international en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.</p> <p>2. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur,</p> <p>a) soit en un lieu sur le territoire d'un État dans lequel est situé:</p> <p>i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou</p> <p>ii) le lieu où a été conclu le contrat de transport multimodal, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par</p>	<p>exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et intérêts qui seraient prononcées en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.</p> <p>5. Il ne peut être exigé de caution de ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention.</p>					<p><b>Article 34 - Arbitrage</b></p> <p>1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.</p> <p>2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.</p> <p>3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.</p> <p>4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.</p>

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
		<p>conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.</p> <p><b>Article 22 - Arbitrage</b></p> <p>1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.</p> <p>2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissance émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissance, le transporteur ne peut pas opposer cette position à un détenteur de bonne foi du connaissance.</p> <p>3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur:</p> <p>a) Soit en un lieu sur le territoire d'un État dans lequel est situé:</p> <p>i) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou</p> <p>ii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le</p>	<p>l'intermédiaire desquels le contrat a été conclu; ou</p> <p>ii) le lieu de prise en charge des marchandises pour le transport multimodal international, ou le lieu de livraison;</p> <p>b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.</p> <p>3. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.</p> <p>4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.</p> <p>5. Aucune des dispositions du présent article ne porte atteinte à la validité d'un accord d'arbitrage conclu par les parties après la naissance d'un litige relatif au transport multimodal international.</p>					

PROJET D'INSTRUMENT	LA HAYE-VISBY	HAMBOURG	MULTIMODAL	CMR	COTIF-CIM 1999	CMNI	VARSOVIE	MONTREAL
		<p>défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou</p> <p>iii) Le port de chargement ou le port de déchargement.</p> <p>b) Soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.</p> <p>4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.</p> <p>5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.</p> <p>6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.</p>						