



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES  
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR  
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

---

**Groupe de travail « RU CIM »  
Arbeitsgruppe „ER CIM“  
Working group “CIM UR”**

**CIM 1/3  
30.09.2014**

Original: FR

**1<sup>re</sup> session**

---

Premières réflexions sur l'adaptation des montants maximaux d'indemnisation

En marge de la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision (Berne, 25-26.6.2014), la question de « l'ajustement des limites de responsabilité » a été mentionnée par quelques délégations et le Secrétaire général comme pouvant être abordée par le groupe de travail devant être institué pour les appendices A, B et E. L'appendice D (RU CUV) ne prévoit quant à lui pas de limites de responsabilité. En tout état de cause, cette question devrait être abordée de manière coordonnée pour les appendices concernés. Il n'est toutefois pas exclu de commencer à la traiter au sein du groupe de travail CIM, étant donné qu'il entamera vraisemblablement ses travaux plus tôt que le groupe de travail CIV (révision coordonnée CIV-PRR). L'adoption des modifications pour lesquelles l'Assemblée générale est compétente devra tout de même avoir lieu simultanément pour les trois appendices.

En théorie, il peut s'agir d'un ajustement des limites de responsabilité prévues dans les appendices A, B et E correspondant à la prise en compte de l'inflation pour l'unité de compte, à savoir le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international, comme ce fut le cas en 1999 où le montant de 70 000 DTS (art. 30, CIV 1980) avait été relevé à 175 000 DTS (art. 30, CIV 1999). Un système de révision et d'ajustement réguliers, comme dans la Convention de Montréal ou la Convention d'Athènes, pourrait également être envisagé.

Il s'agit ici d'avoir une première discussion de principe sur l'opportunité de réfléchir à une clause d'indexation automatique sur le modèle de la Convention de Montréal. Les discussions techniques sur ce sujet pourraient être menées dans le cadre d'un groupe de travail du Secrétaire général.

Les articles suivants seraient concernés par une telle révision :

### Appendice A - CIV

#### **Article 30 : Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures**

...

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de **175 000 unités de compte** en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

#### **Article 34 : Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets**

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de **1 400 unités de compte** pour chaque voyageur.

#### **Article 41 : Indemnité en cas de perte**

§ 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts :

- a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois **80 unités de compte** par kilogramme manquant de masse brute ou **1 200 unités de compte** par colis ;
- b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de **20 unités de compte** par kilogramme manquant de masse brute ou de **300 unités de compte** par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

...

(Les mêmes montants s'appliqueraient en cas d'application de l'**article 42 – Indemnité en cas d'avarie**).

#### **Article 43 : Indemnité en cas de retard à la livraison**

§ 1 En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :

- a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de **0,80 unité de compte** par kilogramme de masse brute des bagages ou de **14 unités de compte** par colis, livrés en retard ;
- b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de **0,14 unité de compte** par kilogramme de masse brute des bagages ou de **2,80 unités de compte** par colis, livrés en retard.

...

#### **Article 45 : Indemnité en cas de perte**

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas **8 000 unités de compte**. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

#### **Article 46 : Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets**

§ 1 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas **1 400 unités de compte**.

...

#### **Article 49 : Conversion et intérêts**

...

§ 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède **16 unités de compte** par bulletin de bagages.

...

## Appendice B - CIM

### Article 30 : Indemnité en cas de perte

...

§ 2 L'indemnité n'excède pas **17 unités de compte** par kilogramme manquant de masse brute.

(Les mêmes montants s'appliqueraient en cas d'application de l'**article 32 – Indemnité en cas d'avarie**).

## Appendice E - CUI

### Article 14 : Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

...

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de **175 000 unités de compte** en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

**Les Conventions relatives à d'autres modes de transports (Convention de Montréal<sup>1</sup>, Convention d'Athènes<sup>2</sup>) pourraient inspirer cette révision**

#### Exemple Convention de Montréal :

La Convention de Montréal prévoit une révision régulière des limites de responsabilité ainsi que leur ajustement si le coefficient pour inflation dépasse 10 % (art. 24 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.

En application de cet article, la limite d'indemnisation en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard de la marchandise **est passée, en 2009, de 17 à 19 droits de tirage spéciaux** (art. 22 de la Convention). En cas de dommages corporels, la limite de **100 000 droits de tirage spéciaux** (seuil des dommages en dessous duquel toute exonération ou limitation de responsabilité est exclue) **a été élevée à 113 100** (art. 21 de la Convention).

#### Exemple Convention d'Athènes :

Le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes augmente les limites de responsabilité. En outre, il introduit une procédure de consentement tacite pour élever les limites de responsabilité, par laquelle une proposition de modification des limites est diffusée à la demande d'au moins la moitié des parties au Protocole et adoptée à la majorité des deux-tiers des États parties. Les amendements entrent en vigueur

<sup>1</sup> La CE est devenue Partie contractante de cette convention en 2001 (Journal officiel L 194 du 18.7.2001).

<sup>2</sup> En 2012, le Conseil de l'UE a pris la décision d'adhérer au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole (2012/22/UE).

après 36 mois, à moins qu'un quart au moins des États qui étaient des États Parties au moment de l'adoption ne fassent savoir qu'ils ne les acceptent pas<sup>3</sup>.

Texte dont on pourrait, le cas échéant, s'inspirer :

### **Convention de Montréal (Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international)**

#### **Article 24 : Révision des limites**

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 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.
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.
3. Nonobstant le 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.

---

<sup>3</sup> Voir IMO News 2/2014, p. 6-7.

<http://www.imo.org/MediaCentre/NewsMagazine/Documents/2014/IMO%20News%2002-14-WEB.pdf>