



Conseil économique et social

Distr. générale
24 décembre 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire

Douzième session

Genève, 14-16 octobre 2015

Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire sur sa douzième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	2
III. Uniformisation du droit ferroviaire international en vue d'instaurer un régime juridique unique pour le transport ferroviaire (point 2 de l'ordre du jour)	6-48	2
IV. Définition d'un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unique en s'inspirant de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (point 3 de l'ordre du jour)	49-52	8
V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)	53	9
VI. Date de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)	54	10
VII. Résumé des décisions (point 6 de l'ordre du jour)	55	10
Annexes		
Dispositions juridiques		11

GE.15-22681 (F) 260516 270516

1522681

Merci de recycler



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa douzième session du 14 au 16 octobre 2015, à Genève.
2. Y ont participé des experts des pays suivants : Allemagne, Belgique, Fédération de Russie, Finlande, Kazakhstan, Lituanie et République tchèque.
3. Des experts des organisations intergouvernementales ci-après ont pris part à la session : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Ont également participé des experts de l'organisation non gouvernementale suivante : Comité international des transports ferroviaires (CIT).
4. À l'invitation du secrétariat, des experts des organisations ainsi que d'un groupe industriel cités ci-après ont également apporté leur contribution : CMS Cameron McKenna, Deutsche Bahn AG et PLASKE JSC.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/8 et Corr.1.

5. Le Groupe d'experts a décidé d'examiner le point 5 de l'ordre du jour, concernant la date de la prochaine session, en même temps que le point 3, relatif à la définition d'un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unique, car son mandat arrive à expiration à la fin de cette année, et le Groupe de travail des transports par chemin de fer doit proposer les prochaines étapes à donner. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire ainsi modifié.

III. Uniformisation du droit ferroviaire international en vue d'instaurer un régime juridique unique pour le transport ferroviaire (point 2 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/10
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/6/Rev.1.

6. Le secrétariat a établi un projet (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/10) de dispositions juridiques pertinentes à intégrer dans un nouveau régime juridique pour le transport ferroviaire, en vue de son examen par le Groupe d'experts conformément aux décisions prises par celui-ci à sa onzième session (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/6, par. 35). Lors de l'examen du projet de dispositions juridiques, le Groupe d'expert a pris en considération le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/6/Rev.1, qui renferme l'Accord relatif aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS).
7. Les experts ont examiné le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/10 afin de revoir le texte sur le fond et d'un point de vue linguistique dans les trois langues (anglais, français et russe) et de régler toutes les questions en suspens. Le document a été révisé article par article, avec une attention particulière portant sur ces questions en suspens. Les observations ci-après portent essentiellement sur les changements de fond apportés au texte du nouveau régime juridique ; elles ne reflètent ni les changements d'ordre linguistique ni les changements induits par la suppression de l'article 9.

8. Chapitre 1. Dispositions générales

9. Article 1. Champ d'application

En réponse à une question de l'expert du Kazakhstan, le Président et le secrétariat ont expliqué que le nouveau régime juridique n'entrera pas en conflit avec les dispositions des conventions COTIF/CIM et SMGS, comme le montre l'alinéa 3 du paragraphe 1 de l'article 1 ; il se substituera à la législation nationale, actuellement applicable aux contrats de transport avec transit et envoi unique, auxquels ni la CIM ni la SMGS ne s'appliquent. Les experts ont approuvé la suppression de la mention « à titre onéreux » au premier paragraphe, car une définition complète des contrats de transport est donnée au paragraphe 1 de l'article 2. À l'alinéa 2, le libellé « les parties au contrat de transport conviennent » a été remplacé par « le contrat de transport stipule », et au paragraphe 2, le libellé « Les parties au contrat de transport peuvent aussi convenir d'une application de ce régime juridique pour les opérations de transport effectuées » a été remplacé par « Le contrat de transport peut aussi stipuler que le présent régime juridique s'applique aux transports effectués », pour éviter toute confusion concernant le rôle du transporteur subséquent, qui devient partie au contrat à un stade ultérieur de l'opération de transport, conformément au paragraphe 4 de l'article 2.

Les autres modifications apportées à cet article sont d'ordre linguistique.

L'article 1 ainsi modifié a été adopté.

10. Article 2. Définitions

Dans la définition du terme « contrat de transport » (par. 1), les mots « le » avant transporteur, « contre rémunération » et « le » avant destinataire ont été supprimés. Les mots « un » devant transporteur et destinataire et « contre paiement » ont été insérés.

Dans la définition du terme « marchandises » (par. 9), les mots « Les parties au contrat peuvent convenir qu'un wagon, qu'il soit vide ou chargé, n'est pas utilisé comme moyen de transport par le transporteur, mais est transporté comme marchandise » et « dans le cadre du contrat de transport » ont été supprimés. Les mots « Les wagons vides peuvent aussi être considérés comme des marchandises » ont été insérés (voir aussi plus loin l'article 21 ainsi que les paragraphes 32 et 35 de l'article 24).

Dans la définition du terme « envoi » (par. 10), le mot « seul » a été inséré.

Dans la définition du terme « lettre de voiture électronique » (par. 12), les mots « avec signature électronique » ont été supprimés eu égard aux besoins liés à la pratique, afin d'harmoniser le texte en fonction des modifications apportées au paragraphe 4 de l'article 5 (voir plus loin le paragraphe 14).

Dans la définition du terme « frais relatifs au transport » (par. 13), le libellé « causés par des circonstances indépendantes de la volonté du transporteur » a été supprimé, car ce point, qui ne relève pas de la définition des frais, fait l'objet des paragraphes 1 et 4 de l'article 8.

Dans la définition du terme « frais de transport » (par. 14), le libellé « la rémunération contractuelle payable au transporteur » a été remplacé par « la rémunération contractuelle payable au transporteur » et la mention « contre rémunération » a été supprimée.

Après discussion, dans la définition du terme « tarifs » (par. 15), le libellé « [les conditions générales de transport d'un transporteur, y compris] » a été supprimé, car les experts ont estimé qu'il prêtait à confusion : les systèmes de tarification seraient déterminés soit par la loi soit par les conditions générales. En outre, le libellé « qui sont devenus, du fait de la conclusion du contrat de transport, partie intégrante du contrat » a été supprimé.

Le libellé « ou déterminés par les frais des services du transporteur, qui forment la base du niveau du prix du transport des marchandises en vertu du contrat de transport » a été inséré.

La définition du terme « marchandises dangereuses » (par. 16) a été étendue à « tous les matériaux et substances qui, selon les dispositions du RID ou de l'annexe 2 de la SMGS, ne doivent pas être transportées ou peuvent seulement l'être dans certaines conditions ». En conséquence, le membre de phrase « qui, par leur nature ou leur caractère, présentent, ou semblent pouvoir vraisemblablement présenter, pendant la période de responsabilité d'un transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement et » a été supprimé.

Dans la définition du terme « unité de transport intermodal » (par. 17), les mots « ... tout type de... » ont été supprimés et remplacés par le mot « un » pour des raisons linguistiques.

L'article 2 ainsi modifié a été adopté.

11. Article 3. Droit contraignant

Au paragraphe 1, le libellé « convenue par les parties » a été supprimé pour les raisons mentionnées au paragraphe 9 ci-dessus. Au paragraphe 2, le libellé « en dessous des limites » a été remplacé par le libellé « en-dessous du montant ».

Comme indiqué précédemment, lors de la dixième session, le représentant de l'OTIF, appuyé par le CIT, a une nouvelle fois souligné que la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 3, qui autorise les parties à limiter la responsabilité de l'expéditeur, n'existait pas dans la CIM et qu'une telle règle ne serait pas compatible avec les principes acceptés dans le cadre du nouveau régime juridique, car il s'agit d'une nouvelle règle et non d'une règle faisant l'interface entre la CIM et la SGMS, selon ce qui avait été décidé. Le secrétariat a expliqué que cette disposition ne donne la possibilité de limiter la responsabilité de l'expéditeur que dans la mesure où le transporteur n'est pas d'accord.

L'article 3 ainsi modifié a été adopté.

12. Article 4. Prescriptions de droit public

L'article 4 a été adopté.

13. Chapitre 2. Conclusion et exécution du contrat de transport

14. Article 5. Contrat de transport

Au paragraphe 4, le libellé « avec une signature ou un autre moyen d'identification » a été supprimé, car le terme « signature électronique » n'est pas défini, ce qui pourrait poser des difficultés de compréhension.

L'article 5 ainsi modifié a été adopté.

15. Article 6. Contenu de la lettre de voiture

À l'alinéa f) du paragraphe 2, le libellé « y compris des marchandises dangereuses » a été inséré pour indiquer clairement que la lettre de voiture doit également comporter des renseignements supplémentaires sur les prescriptions spécifiques relatives à la manipulation des marchandises dangereuses.

L'article 6 ainsi modifié a été adopté.

16. Article 7. Responsabilité pour les renseignements donnés dans la lettre de voiture

Cet article a été refondu de façon à avoir une portée plus générale : l'intitulé de la disposition a été remplacé par « Responsabilité de l'expéditeur ». Le libellé « de divulguer

la nature dangereuse des marchandises ou de spécifier les conditions spéciales à appliquer pour la manutention des marchandises » a été supprimé de l'alinéa b) du paragraphe 1. Le membre de phrase « sauf s'il a eu connaissance de leur dangerosité lors de leur prise en charge » a été supprimé du paragraphe 3. Le libellé « ou les autres documents spécifiés à l'article 12 » a été inséré à l'alinéa a) du paragraphe 1. Le libellé « communiquer les renseignements nécessaires sur la dénomination généralement reconnue des marchandises dangereuses » a été inséré à l'alinéa b). Le libellé « Dans la mesure où il a commis une faute, l'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait de l'omission par l'expéditeur de fournir les informations sur les conditions spéciales à appliquer pour la manutention de la marchandise » a été inséré au paragraphe 2. Enfin, le libellé « Le transporteur ne pourra pas réclamer le remboursement des frais ou dépenses et sera tenu de payer l'indemnité pour la perte ou l'avarie des marchandises conformément à l'article 19, s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise ou des conditions spéciales à appliquer lorsqu'il l'a prise en charge » a été inséré au paragraphe 4.

L'article 7 ainsi modifié a été adopté.

17. Article 8. Paiement des frais relatifs au transport

Les experts ont décidé de fusionner l'article 8 et l'article 9, intitulé « Paiement des frais relatifs au transport sur la base de tarifs ». Deux paragraphes de l'article 9, les paragraphes 1 et 3, ont été déplacés à l'article 8, dont ils constituent désormais les paragraphes 3 et 4, ainsi conçus :

§ 3. Si le prix du transport est calculé sur la base de tarifs, le calcul doit être basé sur les tarifs en vigueur le jour de la conclusion du contrat de transport, et dans la monnaie spécifiée selon les tarifs appliqués pour le transport international. Le prix du transport est calculé séparément par chaque transporteur participant pour ce qui est de sa partie du parcours et en fonction de ses systèmes de tarification et de ses tarifs.

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

L'article 8 ainsi modifié a été adopté.

18. Article 9. Paiement des frais relatifs au transport sur la base de tarifs

Cet article a été supprimé et fusionné avec l'article 8 par l'insertion de ses paragraphes 1 et 3 à l'article 8, dont ils sont devenus les paragraphes 3 et 4.

19. Nouvel article 9. Vérification

Dans la deuxième phrase du paragraphe 1, le libellé « la personne habilitée » a été remplacé par « l'ayant droit », pour tenir compte de la nouvelle définition du terme « ayant droit » figurant au paragraphe 8 de l'article 2.

20. Nouvel article 10. Force probante de la lettre de voiture

Le libellé « par les parties au contrat » a été supprimé des paragraphes 1 et 2, car il était superflu au vu du paragraphe 3 de l'article 5.

L'article 10 ainsi modifié a été adopté.

21. Nouvel article 11. Emballage et chargement

L'article 11 a été adopté.

22. Nouvel article 12. Accomplissement des formalités administratives

Le libellé « à l'avance par voie électronique ou par d'autres moyens » a été inséré au paragraphe 1, eu égard aux nécessités liées à la pratique et aux obligations en vertu de la SMGS.

L'article 12 ainsi modifié a été adopté.

23. Nouvel article 13. Délais de livraison

L'article 13 a été adopté.

24. Nouvel article 14. Livraison

Les mots « ou signature » ont été supprimés du paragraphe 1, car il va de soi qu'un reçu s'accompagne d'une signature sur la lettre de voiture ou ailleurs.

L'article 14 a été adopté.

25. Nouvel article 15. Droit de disposer de la marchandise

La proposition de supprimer la mention « contre accusé de réception et le paiement de toutes les sommes dues selon le contrat de transport » du paragraphe 4 a été retenue : pour l'extinction du droit de disposer de la marchandise, il suffit que le destinataire ou l'ayant droit demande la livraison de la marchandise.

L'article 15 ainsi modifié a été adopté.

26. Nouvel article 16. Exercice du droit de disposition

L'article 16 a été adopté.

27. Nouvel article 17. Conditions faisant obstacle au transport et à la livraison

Au paragraphe 1, la dérogation à la première phrase formulée dans la seconde phrase a été acceptée, de sorte que les crochets ont été retirés de la seconde phrase.

L'article 17 a été adopté.

28. Nouvel article 18. Conséquences de conditions faisant obstacle au transport et à la livraison

Les crochets et le mot « et » ont été supprimés du paragraphe 2, afin d'indiquer clairement qu'il faut tenir compte de l'état des différentes marchandises pour déterminer le « délai raisonnable ».

L'article 18 ainsi modifié a été adopté.

29. Chapitre 3 : Responsabilité civile

30. Nouvel article 19. Fondement de la responsabilité

Au paragraphe 2, le libellé « chaque transporteur non contractuel, du fait même qu'il prend en charge la marchandise avec la lettre de voiture, devient partie au contrat de transport et assume les obligations qui en découlent » a été supprimé, car il était superflu au regard de la définition du terme « transporteur subséquent » donnée au paragraphe 4 de l'article 2. En conséquence, le libellé « du transporteur contractuel et de tous les transporteurs subséquents » a été inséré dans le reste du paragraphe 2.

L'article 19 ainsi modifié a été adopté.

31. Nouvel article 20. Présomption de perte de la marchandise

L'article 20 a été adopté.

32. Nouvel article 21. Indemnité en cas de perte

S'agissant du paragraphe 3, les experts se sont interrogés sur la valeur qu'il convenait de donner pour limiter la responsabilité du transporteur. L'expert du CIT a déclaré qu'une valeur de 17 unités de compte par kilogramme manquant serait trop élevée et insupportable pour le transporteur. L'expert de l'Allemagne a souligné qu'aux fins du présent régime juridique le montant de 17 unités de compte correspondait à celui qui est donné dans la CIM et que ce montant avait été déterminé en tenant compte du transporteur. Les experts ont décidé de maintenir la valeur « 17 » entre crochets dans ce paragraphe.

Au paragraphe 5, le libellé « Il en va de même en cas de perte d'un wagon vide transporté comme marchandise en vertu du contrat de transport » a été inséré (voir le paragraphe 10 plus haut, concernant la définition du terme « marchandise »).

L'article 21 ainsi modifié a été adopté.

33. Nouvel article 22. Unité de compte

Les experts ont jugé utile de conserver la phrase concernant la conversion des montants exprimés en monnaie étrangère. En conséquence, les crochets ont été supprimés de la deuxième phrase du paragraphe 1.

L'article 22 ainsi modifié a été adopté.

34. Nouvel article 23. Responsabilité en cas de déchet de route

L'article 23 a été adopté.

35. Nouvel article 24. Indemnité en cas d'avarie

Le libellé « d'un wagon vide transporté comme marchandise en vertu du contrat de transport ou... » a été inséré au paragraphe 4 pour tenir compte de la définition du terme « marchandise » qui figure au paragraphe 9 de l'article 2.

L'article 24 ainsi modifié a été adopté.

36. Nouvel article 25. Indemnité pour retard de livraison

L'article 25 a été adopté.

37. Nouvel article 26. Personnes dont répond le transporteur

L'article 26 a été adopté.

38. Article 27. Autres actions

L'article 27 a été adopté.

39. Chapitre 4 : Règlement des réclamations

40. Nouvel article 28. Déclaration de dommage

L'article 28 a été adopté.

41. Nouvel article 29. Réclamations

Au paragraphe 2, les personnes qui ont le droit d'intenter une action contre le transporteur ont été définies comme le « demandeur » entre parenthèses. Les autres modifications apportées à cet article sont d'ordre linguistique.

L'article 29 ainsi modifié a été adopté.

42. Nouvel article 30. Droit d'intenter une action contre le transporteur

L'article 30 a été adopté.

43. Nouvel article 31. Transporteurs contre lesquels une action peut être intentée
L'article 31 a été adopté.
44. Chapitre 5 : Relations entre les transporteurs
45. Nouvel article 32. Apurement des comptes
L'article 32 a été adopté.
46. Nouvel article 33. Droit de recours
L'article 33 a été adopté.
47. Nouvel article 34. Conventions au sujet des recours
L'article 34 a été adopté.
48. Les dispositions juridiques définitivement adoptées sont reproduites en annexe au présent document.

IV. Définition d'un système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unique en s'inspirant de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (point 3 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/4
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12
documents informels SC.2/GEURL n^{os} 2, 3 et 9 (2014).

49. Le Groupe d'experts a rappelé qu'il avait engagé des discussions, à ses dernières sessions, sur la définition d'un système de gestion approprié pour le nouveau régime juridique ferroviaire. Il a également rappelé que la prise d'une décision relative à un tel système était l'une des trois tâches majeures restant à accomplir. Ses membres ont toutefois décidé d'engager des discussions sur les prochaines étapes de ses travaux, en particulier pour déterminer quand et comment les dispositions juridiques négociées et adoptées devraient prendre la forme d'une convention et si tel devait être le cas.

50. Les experts ont exprimé plusieurs points de vue concernant le système de gestion pour un régime juridique ferroviaire unique. Un consensus s'est dégagé sur le fait que l'ONU doit être le dépositaire du régime juridique ferroviaire unique. Toutefois, plusieurs solutions ont été évoquées concernant les services de secrétariat. Ces solutions peuvent se résumer comme suit :

a) Le Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE, en tant qu'organe de l'ONU garant des instruments juridiques des Nations Unies dans le domaine des transports – dont la neutralité ne peut être mise en cause – pourrait fournir des services de secrétariat au régime juridique ferroviaire unique ;

b) Un secrétariat conjoint CEE-OTIF-OSJD pourrait être créé pour fournir des services de secrétariat au régime juridique ferroviaire unique ;

c) L'OTIF et l'OSJD ne feront que fournir des services de secrétariat au régime juridique ferroviaire unique : l'OSJD pour la région Asie, et l'OTIF pour la région Europe ;

d) Une nouvelle organisation internationale des chemins de fer pourrait être créée pour fournir des services de secrétariat au droit ferroviaire unique, peut-être sous l'égide des Nations Unies.

51. Les experts ont longuement débattu de l'avenir des dispositions juridiques adoptées, qui constituent le principal résultat des travaux du Groupe d'experts. Ils ont décidé de proposer les mesures suivantes à la soixante-neuvième session du Groupe de travail des transports par chemin de fer, en novembre, afin de faire en sorte que les dispositions juridiques adoptées prennent la forme d'une convention :

- a) La version définitive du projet de dispositions juridiques sera présentée et adoptée ;
- b) Une résolution du CTI accompagnée des dispositions juridiques adoptées et énonçant les mesures concrètes ultérieures à prendre – un plan d'action – devrait être préparée, d'abord pour examen lors de la session du SC.2, en novembre, puis pour décision lors de la session du CTI, en février ;
- c) Les mesures ultérieures – plan d'action – devront notamment comprendre :
 - i) Un calendrier pour l'exécution de cette phase, qui ne devra pas s'étendre au-delà de trois ans ;
 - ii) Une période expérimentale, au cours de laquelle les gouvernements devront diffuser les dispositions juridiques à l'ensemble des principaux acteurs concernés dans leur pays respectif, afin qu'ils puissent les examiner et les commenter. En outre, les gouvernements et les compagnies ferroviaires qui seront en mesure d'expérimenter les dispositions juridiques de façon pratique devront être encouragés à le faire. Les résultats devront être présentés lors des sessions du SC.2 ;
 - iii) La préparation des documents d'accompagnement : dans le cadre des sessions du SC.2 et probablement avec le concours d'une équipe spéciale, tous les documents pertinents et les documents d'accompagnement de la nouvelle convention devront être préparés (par exemple la lettre de voiture) ;
 - iv) Le système de gestion : au cours de cette période, le système de gestion devra faire l'objet de nouvelles négociations et une décision devra être prise ;
 - v) Dans le cadre du CTI, à la fin de la période définie dans la résolution et après avoir mené à bien les tâches susmentionnées, peut-être en 2019, il conviendra d'organiser une conférence diplomatique ou une procédure analogue afin d'ouvrir la nouvelle convention à la signature par les Gouvernements.

52. Le Groupe d'experts a demandé au secrétariat de préparer ce projet de résolution sur la base du plan d'action et des mesures ultérieures décrits plus haut, et de le soumettre pour examen au Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa prochaine session, en novembre. Il a par ailleurs demandé au Président de participer à la soixante-neuvième session du Groupe de travail des transports par chemin de fer pour y présenter les résultats des travaux du Groupe d'experts et le plan d'action proposé, afin de faire en sorte que les dispositions juridiques adoptées deviennent le droit ferroviaire unique.

V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)

53. Le Groupe d'experts a félicité et remercié le Président du Groupe, M. A. Druzhinin, de son professionnalisme et de son sens de l'équité. Sous sa direction, le Groupe d'experts a mené des discussions et des négociations équilibrées et efficaces, et sa connaissance du droit international ferroviaire a largement contribué aux travaux et aux résultats obtenus. Le Groupe d'experts a, par ailleurs, remercié sincèrement le professeur R. Freise, dont la connaissance approfondie du droit international ferroviaire s'est révélée indispensable à la réalisation de ses travaux.

VI. Date de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)

54. Il a été décidé que ce point de l'ordre du jour serait examiné en même temps que le point IV, relatif à la définition d'un système de gestion approprié.

VII. Résumé des décisions (point 6 de l'ordre du jour)

55. Le Groupe d'experts a décidé que le secrétariat établirait un rapport succinct sur les résultats de la session.

Annexe

Dispositions juridiques

Chapitre 1 Dispositions générales

Article 1

Champ d'application

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

1. Lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents qui sont Parties contractantes du présent régime juridique ; et
2. Si le contrat de transport stipule que le contrat est soumis au présent régime juridique ; et
3. Si ni les dispositions du CIM ni celles de la SMGS ou encore d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États contractants ne s'appliquent au contrat couvrant la totalité du parcours.

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

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

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

Article 2

Définitions

Dans le présent régime juridique :

1. Le terme « **contrat de transport** » désigne tout contrat aux termes duquel un transporteur s'engage à transporter des marchandises contre payement et à les livrer au destinataire dans les conditions définies par le présent régime juridique.
2. Le terme « **transporteur** » désigne le transporteur contractuel ou un transporteur subséquent.
3. Le terme « **transporteur contractuel** » désigne le transporteur qui a conclu le contrat de transport avec l'expéditeur.

4. Le terme « **transporteur subséquent** » désigne un transporteur qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais qui, du fait qu'il prend en charge la marchandise avec la lettre de voiture, devient partie au contrat de transport.
5. Le terme « **expéditeur** » désigne la personne qui a conclu le contrat de transport avec le transporteur contractuel.
6. Le terme « **parties au contrat** » désigne le transporteur et l'expéditeur.
7. Le terme « **destinataire** » désigne la personne à laquelle le transporteur doit livrer les marchandises en vertu du contrat.
8. Le terme « **ayant droit** » désigne la personne qui a le droit de disposer de la marchandise.
9. Le terme « **marchandises** » désigne les biens de toute nature qu'un transporteur s'engage à acheminer en vertu d'un contrat de transport et inclut également l'emballage et tout équipement ou toute unité de transport intermodal qui ne sont pas fournis par le transporteur ni pour son compte. Des wagons vides peuvent être aussi considérés comme des marchandises.
10. Le terme « **envoi** » désigne l'ensemble des marchandises qui doit être transporté en vertu d'un seul contrat de transport.
11. Le terme « **lettre de voiture** » désigne un document qui constate la conclusion et le contenu du contrat de transport.
12. Le terme « **lettre de voiture électronique** » désigne une lettre de voiture établie sous forme de communication électronique et qui garantit l'authenticité et l'intégrité de la communication électronique à tout moment.
13. Le terme « **frais afférents au transport** » désigne le prix du transport ainsi que les frais accessoires, les droits de douane et les frais supplémentaires qui sont justifiés et nécessaires pour l'exécution du contrat et qui surviennent à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison.
14. Le terme « **prix du transport** » désigne la rémunération contractuelle payable au transporteur pour l'exécution du contrat de transport.
15. Le terme « **tarifs** » désigne les systèmes de tarification, légalement en vigueur ou déterminés par les frais des services du transporteur, qui forment la base du niveau du prix du transport des marchandises en vertu du contrat de transport.
16. Le terme « **marchandises dangereuses** » désigne toutes les matières et substances qui, selon les dispositions du RID ou de l'annexe 2 de la SMGS, ne doivent pas être transportées ou peuvent seulement l'être dans certaines conditions.
17. Le terme « **unité de transport intermodal** » désigne un conteneur, une citerne ou une plateforme transportable, une caisse mobile, une semi-remorque ou toute unité de chargement similaire utilisée pour le transport de marchandises en transport intermodal.

Article 3

Droit contraignant

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

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

Article 4**Prescriptions de droit public**

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

1. La sécurité du transport des marchandises dangereuses ainsi que d'autres questions de sécurité ;
2. Les formalités douanières ; et
3. La protection des animaux.

Chapitre 2 Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 5**Contrat de transport**

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

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture. Les associations internationales compétentes dans le secteur ferroviaire peuvent, en coopération, établir un modèle type de lettre de voiture, en prenant également en compte les aspects douaniers.

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

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

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

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

§ 4 La lettre de voiture peut être établie ou utilisée sous forme de communication électronique. L'utilisation d'une lettre de voiture électronique doit être convenue par toutes les parties impliquées dans le transport de marchandises. Un enregistrement électronique ayant les mêmes fonctions que la lettre de voiture est réputé équivalent à la lettre de voiture, à condition que l'authenticité et l'intégrité de l'enregistrement soient garanties à tout moment.

Article 6
Contenu de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

- a) Le lieu et la date de son établissement ;
- b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;
- c) Le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport ;
- d) Le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur contractuel ;
- e) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise ;
- f) Le lieu désigné pour la livraison ;
- g) Le nom et l'adresse du destinataire ;
- h) La dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ;
- i) Le nombre de colis et leurs marques et numéros particuliers ;
- j) Le numéro du ou des wagons dans lesquels l'envoi est transporté ;
- k) Dans le cas d'une unité de transport intermodal, sa catégorie, son numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à son identification ;
- l) La masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes ;
- m) Une liste détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organisme désigné dans le contrat ;
- n) Le prix du transport et les autres frais afférents au transport dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire.

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

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

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

Article 7
Responsabilité de l'expéditeur

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

- a) D'inscriptions inexactes portées par l'expéditeur ou pour son compte sur la lettre de voiture ou sur les autres documents visés à l'article 12 ; ou
- b) De l'omission par l'expéditeur de fournir les informations nécessaires sur la dénomination généralement reconnue des marchandises dangereuses.

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

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

§ 4 Le transporteur ne pourra pas réclamer le remboursement des frais ou dépenses et sera tenu de payer l'indemnité pour la perte ou l'avarie des marchandises conformément à l'article 19, s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise ou des conditions spéciales à appliquer lorsqu'il l'a prise en charge.

Article 8

Paiement des frais afférents au transport

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

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

§ 3 Si le prix du transport est calculé sur la base de tarifs, le calcul doit être basé sur les tarifs en vigueur le jour de la conclusion du contrat de transport et dans la monnaie spécifiée selon les tarifs appliqués pour le transport international. Le prix du transport est calculé séparément par chaque transporteur participant pour ce qui est de sa partie du parcours et en fonction de ses systèmes de tarification et de ses tarifs.

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

Article 9

Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit de vérifier si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, elle doit se faire dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit ; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants, sauf si les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu en disposent autrement.

§ 2 Si l'envoi ne correspond pas aux indications portées sur la lettre de voiture ou si les prescriptions de droit public n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur la lettre de voiture. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

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

Article 10

Force probante de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture, signée conformément à l'article 5, paragraphe 3, fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

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

§ 3 Lorsque le transporteur a effectué le chargement de la marchandise ou l'a vérifiée, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent et approprié au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des indications de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

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

Article 11

Emballage et chargement

§ 1 L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages et des frais résultant de la défectuosité de l'emballage ou de l'étiquetage de la marchandise ou la défectuosité du marquage, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

§ 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et il doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet. Dans le cas où la lettre de voiture ne contient aucune information sur la personne ayant effectué le chargement, il sera présumé que celui-ci a été effectué par l'expéditeur.

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

Article 12

Accomplissement des formalités administratives

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

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

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

Article 13**Délais de livraison**

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

Article 14**Livraison**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 16**Exercice du droit de disposition**

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

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

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

§ 4 Un transporteur qui n'a pas exécuté correctement les instructions selon les dispositions prévues au présent article est responsable envers la personne qui a le droit d'actionner le transporteur pour tout dommage causé par ce fait, si le transporteur a commis une faute. Si dans le cas mentionné dans la deuxième phrase du paragraphe 1, le transporteur exécute les instructions sans demander que lui soit présenté l'original de la lettre de voiture, il est responsable envers la personne qui a le droit d'actionner le transporteur pour tout dommage causé par ce fait. L'éventuelle indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte de la marchandise.

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

Article 17**Empêchements au transport et à la livraison**

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

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

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

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

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

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

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

§ 3 Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise, sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Il peut aussi faire procéder à la vente dans d'autres cas, si dans un délai donné il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée ; dans de tels cas il peut détruire la marchandise inutilisable. Toutes les mesures prises doivent être conformes à la législation en vigueur.

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

Chapitre 3 Responsabilité

Article 19**Fondement de la responsabilité**

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

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

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

Article 20**Présomption de perte de la marchandise**

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

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

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, la personne qui a le droit d'intenter une action contre le transporteur peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Cette personne conserve ses droits à indemnité pour retard de livraison prévue à l'article 25.

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

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

Article 21

Indemnité en cas de perte

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

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

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

§ 5 En cas de perte d'une unité de transport intermodal ou de ses pièces, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle de l'unité ou de ses pièces au jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu de la prise en charge par le transporteur. Il en va de même en cas de perte d'un wagon vide transporté comme marchandise en vertu du contrat de transport.

§ 6 Aucune autre indemnité n'est due.

Article 22

Unité de compte

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

§ 2 La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État contractant au présent régime juridique qui est membre du Fonds monétaire international doit être calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État contractant à ce régime juridique qui n'est pas membre du Fonds monétaire international doit être calculée d'une façon déterminée par cet État.

Article 23**Responsabilité en cas de déchet de route**

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

- a) 2 % de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ;
- b) 1 % de la masse pour les marchandises sèches.

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

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

§ 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte d'un colis, il ne doit être faite aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

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

Article 24**Indemnité en cas d'avarie**

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé sur la base d'une expertise ou en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 22, paragraphe 2, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination. Il est présumé que le coût de la réduction et de la réparation des dommages correspond au montant de la dépréciation.

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

§ 3 L'indemnité ne peut pas excéder :

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

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

§ 5 Aucune autre indemnité n'est due.

Article 25**Indemnité pour retard de livraison**

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

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

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

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

Article 26**Personnes dont répond le transporteur**

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

Article 27**Autres actions**

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

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

Chapitre 4 Règlement des réclamations

Article 28**Notification du dommage**

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

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

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

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

Article 29
Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui une action peut être intentée.

§ 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur (demandeur). L'obligation de présenter une réclamation avant d'intenter une action contre le transporteur reste soumise aux lois applicables dans l'État où l'action est intentée.

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

§ 4 Lorsque le destinataire est le demandeur il doit produire l'original de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise s'il lui a été remis.

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

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

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

Article 30
Droit d'intenter une action contre le transporteur

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

§ 2 Le destinataire peut intenter une action à partir du moment où il a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 15. La première phrase s'applique à une autre personne que le destinataire à condition que cette personne ait obtenu le droit de disposer de la marchandise.

§ 3 Toute action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport ne peut être intentée que par la personne qui a effectué le paiement.

Article 31**Transporteurs contre lesquels une action peut être intentée**

§ 1 Une action judiciaire fondée sur le contrat de transport peut être intentée contre le transporteur contractuel ou contre le transporteur qui a livré la marchandise ou encore contre le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action judiciaire.

§ 2 Une action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être intentée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre le transporteur pour le compte duquel elle a été perçue.

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

§ 4 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès qu'il intente une action contre l'un d'entre eux.

Chapitre 5 Relations entre les transporteurs

Article 32**Décompte**

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

Article 33**Droit de recours**

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

- a) Le transporteur qui a causé le dommage en est le seul responsable ;
- b) Lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé ; si la distinction est impossible, l'indemnité doit être répartie entre eux conformément à l'alinéa c) ;
- c) S'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité doit être 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 doit être faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

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

Article 34**Conventions au sujet des recours**

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