


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

Neuvième session

Genève, 30 et 31 octobre 2014

**Rapport du Groupe d'experts pour l'uniformisation
du droit ferroviaire sur sa neuvième 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)	6-51	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)	52	10
V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)	53	10
VI. Date de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)	54	11
VII. Résumé des décisions (point 6 de l'ordre du jour)	55	11
Annexe		
Régime juridique ferroviaire unifié		12



I. Participation

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa neuvième session les 30 et 31 octobre 2014, à Genève.
2. Ont participé à la session les experts des pays suivants: Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Fédération de Russie, Finlande, Kazakhstan, Pays-Bas et Pologne. Des représentants de la République islamique d'Iran y ont aussi participé conformément à l'article 11 du mandat de la CEE.
3. Des experts des organisations intergouvernementales ci-après ont participé à la session: Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Des experts d'une organisation non gouvernementale, le Comité international des transports ferroviaires (CIT), étaient aussi présents.
4. À l'invitation du secrétariat, des experts des organisations et du groupe ci-après ont participé à la session: CMS Cameron McKenna, Deutsche Bahn (DB), Coordinating Council on Trans-Siberian Transport (CCTT), PLASKE JSC (Ukraine) et Lithuanian Railways.

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

Document: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/9.

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/9).

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/2014/11; documents informels SC.2/GEURL n^{os} 10, 11 et 12 (2014).

6. Le Groupe d'experts a rappelé qu'afin de parvenir à un accord sur les concepts et les dispositions juridiques explicatives destinés à figurer dans un nouveau régime juridique ferroviaire international, il avait procédé, lors de ses sixième, septième et huitième sessions, à un examen approfondi des documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8, établis par le secrétariat, qui évaluent les dispositions juridiques pertinentes des Règles CIM de la COTIF et de la SMGS ainsi que le libellé éventuel de certaines dispositions qui pourraient être incluses dans un instrument juridique au transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie. Cet échange de vues a été mené article par article, de l'article A (Champ d'application) jusque et y compris l'article KK (Conventions au sujet des recours) (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8, par. 17 à 39, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/2, par. 9 à 53, et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/7, par. 6 à 46).
7. Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/11 contenait, pour les articles A à KK, une évaluation détaillée des dispositions des Règles CIM de la COTIF et de la SMGS ainsi que d'autres instruments juridiques internationaux tels que la CMR et la Convention de Montréal (colonne 1). Il contenait en outre la formulation éventuelle (approuvée aux sessions précédentes ou en cours de négociation) de certaines dispositions

juridiques spécifiques (colonne 2) susceptibles d'être incluses dans un instrument juridique applicable au transport de marchandises par voie ferrée entre l'Europe et l'Asie. Ce document tenait également compte de toutes les observations reçues des experts dans les délais requis, y compris celles issues de la réunion des «Amis du Président» (29 septembre 2014).

8. Le Groupe d'experts a procédé à l'examen des colonnes 1 et 2 du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/11, pour tous les articles analysés, afin de parvenir à un accord sur le libellé des dispositions juridiques explicatives à inclure dans un nouveau régime juridique ferroviaire international. Des vues ont été échangées et des propositions formulées article par article, de l'article A à l'article KK.

9. Article A. Champ d'application

Les experts ont décidé de supprimer le mot «unique» dans le paragraphe 1 et à l'alinéa 3 du paragraphe 1. Le représentant de l'Allemagne a proposé une version révisée du paragraphe 2, libellée comme suit:

«2. Les Parties au contrat de transport peuvent aussi convenir d'une application de ce régime juridique pour les opérations de transport effectuées par d'autres modes de transport en complément au transport ferroviaire transfrontalier:

1. si un tel accord ne contredit pas une convention internationale régissant ce type de transport supplémentaire, et
2. à moins que l'État contractant dont le droit est applicable à ce contrat de transport multimodal a déclaré qu'il ne fera pas appliquer ce régime juridique de contrats de transport multimodal».

Les experts ont souscrit à cette version révisée du paragraphe 2.

L'article a été approuvé.

10. Article B. Droit contraignant

L'OSJD a suggéré d'ajouter du texte à la fin du paragraphe 1. Les experts sont convenus de ne pas inclure cette suggestion.

L'article a été approuvé.

11. Article C. Prescriptions de droit public

Les représentants de l'Allemagne et de la Finlande ont proposé une version révisée de l'article C semblable à l'article 4 de la Convention des Nations Unies relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1980. Cette version est libellée comme suit:

«Ce régime juridique ne régit que 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 régulant

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».

Les experts ont souscrit à cette version révisée de l'article C.

L'article a été approuvé.

12. Article D. Contrat de transport

Les experts ont décidé que le mot «uniforme», au paragraphe 2, devrait être supprimé. Ils ont aussi décidé que la deuxième phrase du premier alinéa du paragraphe 2 devrait être remplacée par la phrase suivante: «Les associations internationales compétentes dans le secteur des chemins de fer peuvent établir un modèle de la lettre de voiture, en prenant également en compte les questions douanières.». Le Président et le représentant de l'OSJD ont estimé que le mot «absence», au troisième alinéa du paragraphe 2, devrait être remplacé par un autre terme ou assorti d'une description parce que la traduction de ce mot en russe laissait entendre qu'une lettre de voiture n'avait pas été délivrée. On a suggéré d'employer l'expression «non-délivrance».

Les experts sont convenus que le début de la première phrase du paragraphe 3 se lise «Comme signature on peut utiliser» plutôt que «La signature peut être remplacée par». Ils ont également décidé que le mot «duplicata» devrait être supprimé dans l'ensemble du texte. Dans la deuxième phrase du paragraphe 3, l'expression «duplicata de la lettre de voiture» devrait être remplacée par un autre terme. Cela aura aussi des incidences sur les articles 16 et 29.

En ce qui concerne le paragraphe 4 relatif à la lettre de voiture électronique, les experts sont convenus d'utiliser le texte proposé par le représentant de l'Allemagne à la session précédente. L'article a été approuvé. Il reste à traiter la question linguistique liée au mot «absence».

13. Article E. Contenu de la lettre de voiture

Les experts ont décidé que l'article devrait s'intituler «Contenu de la lettre de voiture» plutôt que «Teneur de la lettre de voiture». L'OSJD avait proposé une formulation différente pour l'alinéa *n* du paragraphe 1. Les experts sont convenus de réviser l'alinéa *n* sur la base de cette proposition. Le nouvel alinéa *n* doit se lire comme suit:

«n) Les coûts liés aux frais de transport et autres frais de transport dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire».

En ce qui concerne le paragraphe 2, les experts ont décidé que les alinéas *a*, *b* et *e* devraient être libellés comme suit:

«a) Les coûts liés aux frais de transport et autres frais de transport que l'expéditeur prend à sa charge;

b) Le délai de livraison convenu;

...

e) Les informations données par l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon».

Les experts ont approuvé les modifications ci-dessus apportées à l'article E.

L'article a été approuvé.

14. Article F. Responsabilité pour les renseignements indiqués dans la lettre de voiture

L'OSJD a proposé de modifier le paragraphe 2. On a fait observer que le projet de texte actuel prévoyait une exclusion de responsabilité, alors que l'ajout des mots «de la valeur des marchandises» pourrait laisser entendre que le transporteur est effectivement responsable. Après discussion, les experts sont convenus d'une version révisée qui figure au paragraphe 2 de l'article 6 de l'annexe. En outre, on a rappelé que la responsabilité de l'expéditeur quant aux frais, pertes ou dommages supportés par le transporteur était définie au paragraphe 1.

L'article a été approuvé.

15. Article G. Paiement des frais

Les experts ont décidé que le paragraphe 3 de l'article devrait être supprimé. Ils ont également décidé que la dernière phrase du paragraphe 1 se lirait comme suit:

«Sauf accord contraire le transporteur a le droit d'exiger des frais de transport avant le début du transport».

L'article a été approuvé.

16. Article H (NOUVEAU). Paiement du prix de transport

L'OSJD a proposé d'ajouter un nouvel article relatif au paiement du prix de transport, libellé comme suit:

«1. Les frais de transport sont calculés sur la base des tarifs en vigueur le jour de la conclusion du contrat de transport, et dans la monnaie définis selon les tarifs appliqués pour le transport international. Les frais de transport sont calculés séparément par chaque transporteur participant pour son segment du parcours et en fonction de ses systèmes de tarification et de ses tarifs.

2. Sauf accord contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais de transport sont payés:

- par l'expéditeur aux transporteurs participants au transport qu'ils effectuent, à l'exception du transporteur qui livre les marchandises,
- par le destinataire au transporteur qui livre les marchandises pour le transport qu'il a effectué.

3. Le transporteur doit être compensé pour toutes les dépenses liées au transport qui ne sont pas prévues dans les tarifs appliqués et qui ont été causées par des circonstances hors de la sphère de risques à la charge du transporteur. Ces frais sont fixés à la date de leur apparition séparément pour chaque lot et sont confirmés par les documents pertinents. La compensation des surcoûts est effectuée conformément au paragraphe 2 du présent article.

4. Dans le cas d'un rechargement des marchandises dans une gare avec un gabarit différent, d'un wagon à deux ou plusieurs wagons d'un autre gabarit, le transporteur a le droit de facturer le paiement pour les marchandises transbordées dans un autre wagon comme un envoi séparé».

Ce nouvel article n'a pas encore été approuvé.

17. Article H (ANCIEN). Vérification

Les experts ont décidé que les mots «à tout moment», dans la première phrase du paragraphe 1, devraient être supprimés. Ils ont aussi décidé que le paragraphe 3 de l'article devrait être supprimé. L'OSJD a proposé une mention à ajouter au paragraphe 2 mais il a été décidé de ne pas l'inclure.

L'article a été approuvé.

18. Article I. Force probante de la lettre de voiture

Les experts sont convenus de mieux expliciter l'expression latine «prima facie» dans la version anglaise. Il a été suggéré d'utiliser une formulation semblable à celle du paragraphe 3 de l'article 11 de la CMNI («3. The transport document shall be prima facie evidence, save proof to the contrary, ...»).

En ce qui concerne le paragraphe 2, il a été décidé d'inclure un renvoi au paragraphe 3 de l'article D et de remplacer les mots «bon état/approprié» par «bon état apparent et approprié».

L'article a été approuvé.

19. Article J. Conditionnement et chargement

Une modification mineure d'ordre rédactionnel a été apportée à la version anglaise. Dans la première phrase du paragraphe 2, le mot «must» a été remplacé par «has to».

L'article a été approuvé.

20. Article K. Accomplissement des formalités administratives

Les experts sont convenus de conserver les mots «de tous les» au paragraphe 2. En outre, ils ont décidé de remplacer la première phrase du paragraphe 3 par celle qui figure au paragraphe 3 de l'article 12 de l'annexe.

L'article a été approuvé.

21. Article L. Délais de livraison

Les experts ont décidé que dans le titre de l'article ainsi que dans le reste du texte, dans la version anglaise, les mots «transit periods» devraient être remplacés par «time of delivery». Le Président a également fait observer que l'expression «transporteur diligent» devrait être traduite correctement dans la version russe.

L'article a été approuvé.

22. Article M. Livraison

Les experts ont décidé de supprimer le paragraphe 2. Ils ont aussi décidé que dans la troisième phrase du paragraphe 3, les mots «ou recours» devraient être insérés après «droits». Il a été convenu que dans la deuxième phrase du paragraphe 4, le mot «prescriptions» devrait être remplacé par «exigences».

L'article a été approuvé.

23. Article N. Droit de disposer de la marchandise

Les experts sont convenus que dans la deuxième phrase du paragraphe 2, le mot «consignor» devrait être remplacé par «consignee» dans la version anglaise. Le représentant de l'Allemagne a fait part de son objection au fait que le destinataire soit investi du droit de disposer de la marchandise dès que celle-ci arrive dans le pays de destination. Cependant, la majorité des experts s'est prononcée en faveur du maintien de cette disposition. L'OSJD a proposé de supprimer la dernière phrase du paragraphe 2 («Si le destinataire ... le transporteur.»). Les experts ont approuvé cette proposition.

L'article a été approuvé.

24. Article O. Exercice du droit de disposition

Les experts ont décidé de découpler le droit de disposition et l'obligation de produire une lettre de voiture si le destinataire souhaite modifier le contrat. En conséquence de quoi, ils sont convenus de libeller le paragraphe 1 comme indiqué au paragraphe 1 de l'article 16 de l'annexe.

En outre, les experts ont décidé de reformuler la deuxième phrase du paragraphe comme indiqué à l'article 16 de l'annexe.

Le paragraphe 5 a été révisé comme suit:

«5. Le transporteur a le droit d'exiger le paiement des frais de transport supplémentaires et des dépenses découlant de la mise en œuvre des instructions données, à moins que le transporteur ne soit en faute».

L'article a été approuvé en principe.

25. Article P. Obstacles au transport et à la livraison de la marchandise

Un ajout proposé par l'OSJD a été rejeté par les experts parce qu'il était à l'examen au titre de l'article Q.

L'article a été approuvé.

26. Article Q. Conséquences des obstacles au transport et à la livraison

En ce qui concerne le texte anglais, les experts ont décidé que le mot «occasioned» devrait être remplacé par «caused» dans la première phrase du paragraphe 1 et que les mots «transit period» devraient être remplacés par «time of delivery» dans la dernière phrase du même paragraphe.

L'article a été approuvé.

27. Article R. Fondement de la responsabilité

Aucune observation n'a été reçue ni examinée. L'article a été approuvé.

28. Article S. Présomption de perte de la marchandise

Les experts ont décidé que les mots «dépassement du délai de livraison», dans la dernière phrase du paragraphe 3, devraient être remplacés par «retard de livraison». Ils ont également décidé de remplacer «reste» par «est» au paragraphe 5.

L'article a été approuvé.

29. Article T. Indemnité en cas de perte

Le représentant du CIT a fait observer que les limites de responsabilité permettaient d'assurer la sécurité juridique et économique des activités ferroviaires. Une responsabilité illimitée aurait pour conséquence une perte de compétitivité pour le transport de marchandises par chemin de fer. Toutes les conventions internationales relatives aux transports routiers et maritimes prévoyaient une limite de la responsabilité en cas de perte ou d'avarie de la marchandise ou de retard dans la livraison. L'absence de limite de responsabilité entraînerait directement une hausse des primes d'assurance.

Le CIT a suggéré que l'indemnité ne dépasse pas 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme de masse brute. L'OSJD s'est prononcée en faveur d'une responsabilité illimitée mais non obligatoire. Le Président a informé les experts que la Fédération de Russie disposait d'un outil permettant d'évaluer et de réguler la responsabilité illimitée en fonction du type de cargaison transporté. Les experts sont convenus qu'une responsabilité minimum devrait être définie, avec la possibilité pour les parties de convenir de limites plus élevées. Ils ont décidé que si une limite de responsabilité devait figurer dans le régime uniformisé, le texte suivant devrait être ajouté au paragraphe 2a: «sauf si les parties au contrat de transport sont d'accord sur un montant plus élevé ou que l'indemnité doit être calculée en fonction de la valeur de la marchandise».

Il a été proposé, comme solution de remplacement, de prévoir une responsabilité illimitée mais d'autoriser les parties au contrat à convenir d'une limite précise. Une telle disposition serait libellée comme suit: «La responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie de la marchandise n'est pas limitée, sauf si les parties au contrat de transport conviennent d'une limite supérieure à [19] droits de tirage spéciaux par kilogramme de masse brute de marchandise perdue ou endommagée».

En ce qui concerne le paragraphe 5a, les experts ont décidé qu'il devrait former un article distinct.

Les experts sont tombés d'accord sur la possibilité de limiter la responsabilité en fonction d'un certain montant. Ce montant reste à définir. Le reste de l'article a été approuvé en principe.

30. Article U (NOUVEAU). Unité de compte

Une limite de responsabilité ayant été instituée sur la base des droits spéciaux de tirage, les experts ont décidé qu'il convenait d'ajouter un article visant à définir cette unité. Le nouvel article devrait être libellé comme suit:

«L'unité de compte visée dans l'article 21 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Le montant mentionné dans l'article 20 est converti 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».

31. Article TA. Responsabilité en cas de déchet pendant le transport

Aucune observation n'a été reçue ni examinée. L'article a été approuvé.

32. Article U (ANCIEN). Indemnité en cas d'avarie

Les experts et le Président sont convenus d'ajouter les nouveaux paragraphes 1 et 2, libellés comme suit:

«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 de l'expertise en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément au paragraphe 2 de l'article 21 le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination. Le coût de la remise en état est censé correspondre au montant de la dépréciation.

2. Le transporteur doit restituer en outre, dans la proportion fixée au paragraphe 1 du présent article, les frais prévus à l'article 21, paragraphe 3».

33. Article V. Indemnité en cas de dépassement de délai de livraison

Les experts sont convenus que, dans le texte anglais, le titre de l'article devrait être «Compensation for delay in delivery» plutôt que «Compensation for exceeding the transit period». Comme proposé par le Président, les experts ont décidé de supprimer les mots «notamment l'avarie subie par la marchandise» aux paragraphes 1 et 3. Ils ont également décidé d'ajouter les mots «ou de dommage» dans la deuxième phrase du paragraphe 2, après «perte partielle».

L'article a été approuvé.

34. Article W. Conversion et intérêts

Les experts ont décidé de supprimer cet article mais de conserver le texte de son paragraphe 1 au paragraphe 3 de l'article T et le texte de son paragraphe 2 à l'article ZA.

L'article a été supprimé.

35. Article X. Personnes dont répond le transporteur

L'OSJD a fait observer que l'expression «gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire» pouvait laisser entendre que lesdits «gestionnaires» étaient des personnes physiques. Il a donc été envisagé d'utiliser le terme «gestionnaire d'infrastructure», d'usage courant dans l'Union européenne, mais on a estimé que ce terme pourrait lui aussi être mal interprété en dehors de l'Union. Par conséquent, l'article 26 reproduit à l'annexe emploie l'expression «les entreprises ou organismes chargés de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire», qui se rapproche de la définition détaillée du terme «gestionnaire d'infrastructure» en droit européen.

L'article a été approuvé.

36. Article Y. Autres actions

L'article a été approuvé.

37. Article Z. Déclaration de dommage

L'article a été approuvé.

38. Article ZA. Réclamations

Dans la deuxième phrase du paragraphe 2, les mots «et descriptions» ont été supprimés. Aux paragraphes 3, 5 et 6, le mot «duplicata» devra être remplacé par un autre terme.

L'article a été approuvé.

39. Article AA. Droit de se retourner contre le transporteur

Aucune observation n'a été reçue ni examinée. L'article a été approuvé.

40. Article BB. Transporteurs contre lesquels peut être intentée une action en justice

Aucune observation n'a été reçue ni examinée. L'article a été approuvé.

41. Article DD. Exécution de jugements. Saisies

Les experts ont décidé de supprimer cet article.

L'article a été supprimé.

42. Article EE. Prescription

Les experts ont approuvé la suppression de cet article.

43. Article FF. Arbitrage

Les experts ont décidé de supprimer cet article.

L'article a été supprimé.

44. Article GG. Apurement des comptes

L'article a été approuvé.

45. Article HH. Droit de recours

L'article a été approuvé.

46. Article II. Procédure de recours

L'article a été approuvé.

47. Article JJ. Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule ou d'une unité de transport intermodale (appartenant à un autre transporteur)

Les experts ont décidé de supprimer cet article.

L'article a été supprimé.

48. Article KK. Conventions au sujet des recours

L'article a été approuvé.

49. À la suite de cet examen final des fondements théoriques et juridiques des articles A à KK d'un nouveau régime applicable au transport ferroviaire international, le Groupe d'experts est convenu que tous les experts avaient réalisé un travail considérable pour analyser les conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et les accords connexes ainsi que négocier, examiner, établir et approuver, d'un commun accord, le libellé de chaque disposition du nouvel instrument juridique. Ces libellés répondent aux besoins de chaque partie prenante et des futures Parties contractantes, tout en tenant compte de la manière la plus rationnelle possible des caractéristiques et exigences de l'éventail de conditions de travail et de cultures que présente le transport ferroviaire international.

50. Les experts ont estimé qu'un travail considérable avait été accompli jusqu'alors. Il restait à parfaire la formulation des dispositions dans les trois langues (anglais, français et russe), tant sur le fond (règlement de toutes les questions en suspens) que sur le plan linguistique, et à parvenir à une décision sur le système de gestion approprié pour un droit ferroviaire unifié.

51. Les experts ont demandé au secrétariat d'établir, sur la base des discussions du Groupe, un projet révisé de régime juridique ferroviaire unifié pour examen par le Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa prochaine session (24-26 novembre 2014). Le projet révisé figure à l'annexe du présent rapport. Les articles ont été renumérotés de manière chiffrée.

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/2013/12; documents informels SC.2/GEURL n^{os} 2, 3 et 9 (2014).

52. Faute de temps, ce point de l'ordre du jour n'a pas été traité.

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

53. Les experts n'ayant pas pris de décision concernant la demande de l'OSJD tendant à ce que le paragraphe 14 du rapport de la septième session du Groupe soit révisé, le secrétariat n'établira pas de rectificatif en ce sens.

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

54. Aucune session du Groupe d'experts n'est prévue afin que le SC.2 puisse, à sa prochaine session qui se tiendra du 24 au 26 novembre 2014, examiner les progrès réalisés et donner des indications quant aux éventuelles activités futures du Groupe d'experts, le cas échéant, en vue de leur approbation par le Comité des transports intérieurs en février 2015.

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

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

Annexe

Régime juridique ferroviaire unifié

Article 1

Champ d'application

1. Le présent régime juridique/la présente loi type s'applique à un contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux,
 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 audit régime, et
 2. si les parties au contrat de transport conviennent que ledit contrat est soumis à ce même régime, et
 3. si les prescriptions de la CIM et/ou de la SMGS ou accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États contractants ne s'appliquent pas au contrat couvrant la totalité du voyage.
 2. Les Parties au contrat de transport peuvent aussi convenir d'une application de ce régime juridique pour les opérations de transport effectuées par d'autres modes de transport en complément au transport ferroviaire transfrontalier:
 1. s'il un tel accord ne contredit pas une convention internationale régissant ce type de transport supplémentaire, et
 2. à moins que l'État contractant dont le droit est applicable à ce contrat de transport multimodal a déclaré qu'il ne fera pas appliquer ce régime juridique de contrats de transport multimodal.
 3. Deux ou plusieurs États contractants peuvent conclure des accords qui déclarent ce régime juridique applicable aux contrats de transport par chemin de fer entre leurs pays dans d'autres cas que réglementée aux paragraphes 1 et 2.
-

Article 2

Droit contraignant

1. Sauf disposition contraire dans le présent régime juridique, toute stipulation, convenue par les parties au contrat de transport, qui dérogerait audit régime est nulle et de nul effet. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport.
 2. Nonobstant, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par le présent régime ferroviaire.
-

Article 3

Prescriptions de droit public

Ce régime juridique ne régit que 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 régulant

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.
-

Article 4
Contrat de transport

1. Au titre du contrat de transport, le transporteur est tenu de transporter la marchandise à destination et de la remettre au destinataire. Sous réserve de l'article 7, 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 des chemins de fer peuvent établir un modèle de la lettre de voiture, en prenant également en compte les questions douanières.

Pour l'ensemble des marchandises (l'envoi) à transporter selon le contrat de transport, seule une lettre de voiture est établie, même si l'ensemble des marchandises comprend plusieurs sous-ensembles ou est transporté dans plusieurs wagons.

La perte ou l'absence, pour d'autres raisons que l'irrégularité de la lettre de voiture ne devrait affecter ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis au présent régime ferroviaire.

3. La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et par le transporteur. Comme signature on peut utiliser une empreinte, un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre marque appropriée dans la mesure où les lois le permettent.

Le transporteur doit certifier sur la lettre de voiture, de manière appropriée, la prise en charge de la marchandise, et doit remettre un exemplaire de la lettre de voiture à l'expéditeur.

4. La lettre de voiture peut être établie ou utilisée sous forme de communication électronique. Un enregistrement électronique ayant les mêmes fonctions que la lettre de voiture doit être considérée comme équivalente à la lettre de voiture, à condition que l'authenticité et l'intégrité de l'enregistrement sont assurés en tout temps (électronique de lettre de voiture).

Article 5
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 désigné dans le contrat;
 - 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 admise;
 - i) Le nombre de colis et leurs signes 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 intermodale, sa catégorie, son numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à son identification;
 - l) La masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;

m) Une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;

n) Les coûts liés aux frais de transport et autres frais de transport dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire.

2. Lorsqu'il y a lieu, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes:

a) Les coûts liés aux frais de transports et autres frais de transport que l'expéditeur prend à sa charge;

b) le délai de livraison convenu;

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 sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 6

Responsabilité pour les renseignements indiqués dans la lettre de voiture

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

a) D'inscriptions par ou pour le compte de l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions incorrectes; ou

b) De l'omission par l'expéditeur de divulguer la nature dangereuse des marchandises.

2. Lorsque l'expéditeur a omis de divulguer la nature dangereuse des marchandises, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive. Dans ce cas, le transporteur peut réclamer les frais ou les dépenses occasionnées par les mesures prises et ne sont pas tenus de payer une compensation pour la valeur des marchandises dangereuses enregistrées, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article 7

Paiement des frais

1. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, 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) sont payés par l'expéditeur. Sauf accord contraire le transporteur a le droit d'exiger des frais de transport avant le début du transport.

2. Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire l'expéditeur est tenu de payer ces frais si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni l'a montrée lors de la livraison, ni fait valoir ses droits conformément aux paragraphes 2 et 3 de l'article 14, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 15.

Article 8

Paiement du prix de transport

1. Les frais de transport sont calculés sur la base des tarifs en vigueur le jour de la conclusion du contrat de transport, et dans la monnaie définis selon les tarifs appliqués pour le transport international. Les frais de transport sont calculés séparément par chaque transporteur participant pour son segment du parcours et en fonction de ses systèmes de tarification et de ses tarifs.

2. Sauf accord contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais de transport sont payés
 - par l'expéditeur aux transporteurs participants au transport qu'ils effectuent, à l'exception du transporteur qui livre les marchandises,
 - par le destinataire au transporteur qui livre les marchandises pour le transport qu'il a effectué.
3. Le transporteur doit être compensé pour toutes les dépenses liées au transport qui ne sont pas prévues dans les tarifs appliqués et qui ont été causées par des circonstances hors de la sphère de risques à la charge du transporteur. Ces frais sont fixés à la date de leur apparition séparément pour chaque lot et sont confirmés par les documents pertinents. La compensation des surcoûts est effectuée conformément au paragraphe 2 du présent article.
4. Dans le cas d'un rechargement des marchandises dans une gare avec un gabarit différent, d'un wagon à deux ou plusieurs wagons d'un autre gabarit, le transporteur a le droit de facturer le paiement pour les marchandises transbordées dans un autre wagon comme un envoi séparé.

Article 9

Vérification

1. Le transporteur a le droit de vérifier si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu.
2. Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions 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 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 consigné sur la lettre de voiture.

Article 10

Force probante de la lettre de voiture

1. La lettre de voiture, signée par l'expéditeur et le transporteur selon l'Article 4, 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 par l'expéditeur et le transporteur selon l'Article 4 ne contient aucune réserve particulière de la part du transporteur, il est entendu, jusqu'à preuve du contraire, que les marchandises et leur conditionnement 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 chargé les marchandises ou les a vérifiées conformément à l'article 9, 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 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.

Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi, jusqu'à preuve du contraire, dans le cas où elle comporte une réserve motivée.

Article 11

Conditionnement et chargement

1. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine 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, celui-ci 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 doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. Dans le cas où la lettre de voiture ne contient aucune information sur la personne ayant effectué le chargement, il sera considéré que celui-ci a été effectué par l'expéditeur.
 3. En cas de défectuosité apparente ou connue de l'emballage, de l'étiquetage ou du chargement de la marchandise, le transporteur peut accepter de la prendre en charge dans des conditions contractuelles particulières.
-

Article 12

Accomplissement des formalités administratives

1. Aux fins des formalités douanières ou autres exigées 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 les renseignements voulus.
 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 les dommages dus à l'absence, l'insuffisance ou l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de dommage par la faute du transporteur.
 3. Le transporteur est responsable de tous les dommages causés par la perte ou l'utilisation irrégulière des documents qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou l'utilisation irrégulière de ces documents ait eu pour cause des circonstances que le transporteur diligent ne pouvait pas éviter et dont il ne pouvait pas prévoir les conséquences. L'éventuelle indemnité n'excède pas celle 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 se fait dans le délai qui serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage.

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 de toutes les 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 exigences en vigueur au lieu de livraison.
 4. Le présent régime juridique ne porte pas atteinte au droit de rétention que le contrat de transport ou la loi applicable peut accorder au transporteur 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 de la marchandise, de ne pas la livrer, de la renvoyer à l'endroit où il l'a prise en charge, de modifier le lieu de la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.
2. L'expéditeur cède au destinataire son droit de disposer de la marchandise au moment qu'il a lui-même fixé dans la lettre de voiture. Sauf disposition contraire de l'expéditeur, ce droit revient au destinataire dès que la marchandise arrive dans le pays de destination. Si le destinataire est investi de ce droit, c'est à lui seul que doit obéir le transporteur.
3. Si, en exerçant son droit de disposer de la marchandise, le destinataire ordonne de la livrer à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.
4. Le droit de disposer de la marchandise s'éteint lorsque le destinataire ou un autre ayant droit a pris possession de la lettre de voiture du transporteur ou a accepté la marchandise ou a fait valoir ses droits en vertu du paragraphe 2 de l'article 14.

Article 16**Exercice du droit de disposition**

1. Si la personne qui exerce le droit de disposition veut modifier le contrat de transport, elle doit donner les instructions nécessaires au transporteur. L'expéditeur dans ce cas doit présenter au transporteur son exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent être portées les nouvelles instructions.
2. Le transporteur n'est pas tenu d'exécuter les instructions, sauf si elles sont possibles, licites et raisonnablement exigibles. Elles 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 de cet article, le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions.
4. Le transporteur qui n'a pas exécuté correctement les instructions données dans les conditions prévues au présent article est responsable envers la personne autorisée à demander réparation pour la perte ou le dommage qui en résulte, pour autant que le transporteur soit fautif. Si le transporteur effectue les instructions de l'expéditeur sans demander que lui soit présenté l'exemplaire de la lettre de voiture de l'expéditeur, il est responsable de toute perte ou dommage en résultant envers le destinataire, si l'exemplaire de la lettre de voiture de l'expéditeur a été transmis à ce dernier. L'éventuelle indemnité ne peut excéder le montant prévu en cas de perte de la marchandise.
5. Le transporteur a le droit d'exiger le paiement des frais de transport supplémentaires et des dépenses découlant de la mise en œuvre des instructions données, à moins que le transporteur ne soit en faute.

Article 17**Obstacles au transport et à la livraison de la marchandise**

1. S'il s'avère, 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 la personne qui a le droit de disposer de la marchandise ou, si des circonstances empêchent la livraison, à l'expéditeur.
2. Si le destinataire, conformément au paragraphe 3 de l'article 16, a donné pour instruction de livrer la marchandise à une autre personne, le paragraphe 1 de cet Article s'applique comme si le destinataire était l'expéditeur et que l'autre personne était le destinataire.
3. Si les obstacles au transport peuvent être évités en modifiant l'itinéraire, le transporteur doit décider s'il convient de faire cette modification ou s'il est dans l'intérêt de l'ayant droit de lui demander des instructions.

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

Article 18

Conséquences des obstacles au transport et à la livraison

1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause sa demande d'instructions, l'exécution des instructions reçues ou une décision prise conformément au paragraphe 3 de l'article 17, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment recouvrer le montant du prix du transport applicable à l'itinéraire emprunté et dispose du délai de livraison correspondant à cet itinéraire.
 2. Si le transporteur ne peut pas, dans un délai raisonnable, obtenir des instructions licites et raisonnables, il prend les mesures qui lui semblent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise. Il peut, par exemple, renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou la décharger pour le compte de l'ayant droit, auquel cas 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 dernier. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais.
 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 aussi faire procéder à la vente lorsque, dans un délai imparti, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée, auquel cas il peut détruire la partie inutilisable de la marchandise.
 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 marchandise. Si ces frais sont supérieurs au produit de la vente, le transporteur a droit à la différence.
 5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.
 6. L'article 3 n'est pas affecté.
-

Article 19

Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur qui a conclu le contrat de transport (transporteur contractuel) est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise survenue entre la prise en charge de la marchandise et sa livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison.
 2. Lorsqu'un transport régi par un contrat de transport unique est exécuté par plusieurs transporteurs successifs, chaque transporteur non contractuel, du fait même qu'il prenne en charge la marchandise avec la lettre de voiture, devient partie au contrat de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans un tel cas, la responsabilité de tous les transporteurs est conjointe et solidaire.
 3. Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué qui ne reprend pas la lettre de voiture, ce sont les articles 26 et 27, paragraphe 2, qui s'appliquent.
 4. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où 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, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et dont il ne pouvait pas prévenir les conséquences.
-

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

1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue lorsqu'elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trois mois qui suivent l'expiration des délais de livraison.
2. L'ayant droit, dès réception de l'indemnité pour la marchandise manquante, peut demander par écrit à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année suivant le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.
3. Dans les trente jours qui suivent la réception dudit avis, l'ayant droit 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. L'ayant droit conserve ses droits à indemnité du délai 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 en dispose conformément aux lois et aux prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.
5. Toute obligation du destinataire d'accepter les marchandises récupérées sont soumises aux lois en vigueur dans l'État où le lieu prévu pour la livraison est situé.

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 est 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 à l'endroit où elle a été prise en charge pour le transport ou, à défaut, d'après le prix courant d'une marchandise de mêmes nature et qualité. Si la marchandise a été vendue juste avant d'être prise en charge, le prix d'achat consigné sur la facture du vendeur, diminué du coût du transport qu'il contient, est présumé être le prix du marché.
3. L'indemnité ne doit pas, cependant, dépasser les unités de compte par kilogramme de poids brut manquant, sauf si les parties au contrat de transport sont d'accord sur un montant plus élevé en fonction de la valeur de la marchandise.

Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des montants exprimés en monnaie étrangère, la conversion doit être au taux de change en vigueur le jour et au lieu du paiement de l'indemnité.

4. Le transporteur doit restituer, en outre, le prix du transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise. Si une partie de la marchandise a été livrée, c'est la seconde phrase du paragraphe 1 qui s'applique par analogie.
 5. En cas de perte d'une unité de transport intermodale 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.
 6. Aucune autre indemnité n'est due.
-

Article 22**Unité de compte**

L'unité de compte visée dans l'article 21 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Le montant mentionné dans l'article 20 est converti 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.

Article 23**Responsabilité en cas de déchet pendant le transport**

1. En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous:
 - 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 pendant le transport est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.
 4. En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet pendant le transport pour le calcul de l'indemnité.
 5. Cet article ne déroge pas au paragraphe 4 de l'article 19.
-

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 de l'expertise en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément au paragraphe 2 de l'article 21 le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination. Le coût de la remise en état est censé correspondre au montant de la dépréciation.
 2. Le transporteur doit restituer en outre, dans la proportion fixée au paragraphe 1 du présent article, les frais prévus à l'article 21, paragraphe 3.
 3. L'indemnité n'excède pas:
 - a) Le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est déprécié par l'avarie;
 - b) Le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est déprécié par l'avarie.
 4. En cas d'avarie d'une unité de transport intermodale ou de ses 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 en cas de dépassement de délai de livraison**

1. En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit apporte la preuve que le dommage, en est la conséquence, le transporteur doit payer une indemnité ne dépassant pas la moitié du prix du transport.
2. Si la marchandise est perdue ou a perdu de sa valeur en cas de perte partielle ou de dommage, aucune indemnité de retard n'est due.
3. En aucun cas la somme de l'indemnité pour retard et de celle versée pour une perte partielle ou une avarie de la marchandise ne doit dépasser 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, l'ayant droit 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. Le fonctionnement des entreprises ou organismes de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes aux services desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

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 fixées dans le présent régime juridique.
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 26.

Article 28**Déclaration de dommage**

1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est manifeste et que le destinataire ou l'expéditeur ne la déclare pas au moment de la livraison de la marchandise au plus tard, la marchandise est réputée avoir été livrée dans un état conforme aux dispositions du contrat. La déclaration doit préciser le dommage de façon suffisamment claire.
2. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie n'est pas manifeste, la présomption mentionnée au paragraphe 1 vaut aussi si l'avarie n'est pas déclarée dans les sept jours suivant la livraison.
3. Les réclamations pour retard deviennent caduques si le destinataire n'avise pas le transporteur du retard de livraison dans un délai de 60 jours après la livraison de la marchandise.
4. Lorsque la perte, l'avarie ou le retard est déclaré à la livraison, il suffit d'aviser la personne qui livre la marchandise. Après livraison, la déclaration de dommage doit être adressée au transporteur sous forme de texte (par exemple courrier électronique) dans les délais prévus.

Article 29**Réclamations**

1. Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.
2. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit de se retourner contre le transporteur. La nécessité de présenter une réclamation avant de se retourner contre le transporteur reste soumise aux lois en vigueur dans l'État où l'action judiciaire est exercée.

3. L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire l'exemplaire 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, il doit prouver l'absence ou la perte de l'exemplaire de la lettre de voiture.
4. Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.
5. La lettre de voiture, l'exemplaire de la lettre de voiture de l'expéditeur et les autres pièces que l'ayant droit juge utiles de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, 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 ou de l'exemplaire de la lettre de voiture de l'expéditeur en vue d'y porter la constatation du règlement.
7. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité à partir de la date à laquelle la demande a été adressée par écrit au transporteur ou, si aucune réclamation n'a été faite, à partir du jour où la procédure judiciaire a été intentée.

Article 30

Droit de se retourner contre le transporteur

1. L'expéditeur peut se retourner contre le transporteur aussi longtemps qu'il a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 15 ou si des obstacles s'opposent à la livraison.
2. Le destinataire peut se retourner contre le transporteur aussi longtemps qu'il a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 15.
3. Toute action en recouvrement d'une somme versée en vertu du contrat de transport peut uniquement être intentée par la personne qui a fait le paiement.

Article 31

Transporteurs contre lesquels peut être intentée une action en justice

1. Les actions en justice fondées sur le contrat de transport peuvent être intentées contre le transporteur mentionné dans le contrat, contre le transporteur qui a livré la marchandise ou encore contre le transporteur qui a exécuté la partie du transport pendant laquelle s'est produit le fait qui a entraîné l'action en justice.
2. Une action 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 au profit duquel elle a été perçue.
3. Une action en justice 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 plaignant a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès qu'il intente une action contre l'un d'eux.

Article 32

Apurement des comptes

Tout transporteur qui a encaissé ou qui aurait dû encaisser, soit au départ soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont 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 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 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 est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 34**Procédure de recours**

1. Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 33 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.
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.
3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.
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.
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.
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.

Article 35**Conventions au sujet des recours**

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