



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Session extraordinaire**

Genève, 10-12 juillet 2023

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Élaboration du texte définitif des dispositions de la Convention relative au régime juridique uniformisé du transport ferroviaire**Projet de dispositions pour la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, proposée comme première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire*****Note du secrétariat****Introduction et contexte**

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), à sa soixante-seizième session (Genève, 16-18 novembre 2022), a décidé de choisir l'approche A pour l'élaboration d'un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire (ECE/TRANS/SC.2/238, par. 25), et donc de mettre la dernière main au texte de la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, établi sur la base du projet de texte présenté dans la note du secrétariat intitulée « Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises : première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire » (document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3) (ci-après « la Convention »).
2. Le SC.2 a également décidé que, durant cette étape finale, les questions suivantes devaient être abordées :
 - L'inclusion ou non de dispositions relatives aux documents négociables fondées sur celles que l'on trouve dans la note ;
 - Les dispositions relatives à un mécanisme d'administration approprié.
3. Enfin, le SC.2 a décidé que son Président, avec l'aide du secrétariat, se chargerait de mettre la dernière main à la Convention.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



4. Comme suite aux décisions du SC.2, le secrétariat a mis au point une procédure permettant, dans le cadre du processus d'élaboration du texte définitif, l'examen des dispositions existantes de la Convention à la demande du Président.
5. Les États membres ont ensuite été invités à appliquer cette procédure, qui leur a été communiquée en pièce jointe d'une lettre datée du 28 février 2023, pour examiner, disposition par disposition, le projet de texte de la Convention, indiquer si des amendements leur semblaient nécessaires et proposer le nouveau texte, le cas échéant. Conformément à la décision prise par le SC.2, ces amendements devaient être proposés uniquement dans le cadre de l'approche A retenue pour l'élaboration de la Convention. Les États membres ont également été invités à examiner attentivement les dispositions relatives à la négociabilité des documents de transport et les dispositions définitives qui n'avaient pas été discutées lors des réunions du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire.
6. Le SC.2 devrait débattre des observations reçues et des propositions d'amendements à des dispositions particulières de la Convention à sa session extraordinaire, à l'issue de laquelle il devrait être en mesure d'établir le texte définitif de la Convention.
7. À cette fin, on trouvera dans l'annexe du présent document le texte de la Convention tel qu'il figurait dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3, accompagné des observations et des propositions d'amendements reçues par le secrétariat, qui sont présentées à la suite de l'article ou du paragraphe qu'elles concernent.
8. Chaque observation ou proposition d'amendement est clairement marquée. Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la version originale du projet de dispositions figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 sont présentées en caractères biffés pour les suppressions et en caractères gras pour les ajouts.
9. Les propositions d'amendements visant à harmoniser la terminologie dans l'ensemble des dispositions, fondées sur le texte original figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3, sont présentées sous le titre de la Convention.
10. On trouvera dans le présent document les observations et les propositions d'amendements au projet de dispositions qui ont été soumises par les pays suivants : l'Allemagne, la Belgique, la Pologne et la Roumanie.
11. Toutes les observations et propositions d'amendements reçues s'inscrivent dans le cadre de l'approche A retenue pour l'élaboration de la Convention.
12. S'agissant des dispositions relatives au document de transport négociable, l'Allemagne s'est dite favorable à l'inclusion de ces dispositions dans la Convention, tandis que la Roumanie et la Pologne ont proposé que ces dispositions soient supprimées.

Annexe

Observations et propositions d'amendements au projet de dispositions de la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, proposée comme première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport par chemin de fer

Titre
<p>Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises</p> <p>Observation : Le titre semble trop général compte tenu de l'applicabilité de la future nouvelle Convention. Le titre suivant est donc proposé : « Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises entre l'Europe et l'Asie ».</p> <p>Observation applicable à toutes les dispositions concernées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans l'ensemble du texte, « régime juridique » devrait être remplacé par « Convention » ; • Un seul et même terme devrait être employé pour désigner les États auxquels la Convention s'applique (« États contractants », « Parties contractantes », « Parties », etc.) ; • En anglais, il convient de toujours utiliser le même pronom (« it » ou « he ») pour désigner l'expéditeur, le destinataire, etc.
Préambule
<p>Les États parties à la présente Convention, ci-après dénommés « Parties »,</p> <p><i>Conscients</i> de la nécessité qu'il y a à faciliter le transport international par chemin de fer,</p> <p>Observation : L'objet de la Convention devrait être énoncé clairement d'emblée, en particulier le concept d'« interface juridique ».</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« <i>Conscients</i> de la nécessité qu'il y a à faciliter le transport international de marchandises par chemin de fer le long des corridors Europe-Asie, où ni les règles CIM ni les règles SMGS ne s'appliquent sur l'ensemble de l'itinéraire, »/« [...] par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie, »</p> <p><i>Conscients</i> de l'essor rapide du transport ferroviaire est-ouest et de la nécessité qu'il y a, si l'on veut réduire l'impact du transport de marchandises sur l'environnement, à accroître la part de marché du transport ferroviaire en réduisant les obstacles administratifs et juridiques qui existent dans ce secteur,</p> <p><i>Estimant</i> qu'il est essentiel, pour faciliter ce mode de transport, d'uniformiser les règles régissant le contrat de transport intranational de marchandises par voie ferrée, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés à cet effet et la responsabilité du transporteur,</p> <p>Observation : L'objet de la Convention devrait être énoncé clairement d'emblée, en particulier le concept d'« interface juridique ».</p>

Proposition d'amendement :

« *Estimant* qu'il est essentiel, pour faciliter ce mode de transport, d'uniformiser les règles régissant le contrat de transport ~~international~~ **international** de marchandises par voie ferrée, particulièrement **en ce qui concerne les contrats de transport auxquels aucun autre régime juridique harmonisé ne s'applique, y compris en ce qui concerne** les documents utilisés à cet effet et la responsabilité du transporteur, »

~~Considérant qu'il est également essentiel de [compléter, s'agissant d'une autre question pertinente],~~

Observation : Il faudrait supprimer ce paragraphe.

Constatant qu'il importe d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport,

Observation : Il est proposé de déplacer le paragraphe ci-dessus avant le paragraphe « Conscients de la nécessité qu'il y a à faciliter... ».

Observation : Il est proposé d'ajouter d'autres paragraphes.

Proposition d'amendement :

« **Prenant note de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du protocole de modification du 3 juin 1999, en particulier des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B de la Convention),** »

« **Conscients que la présente Convention n'a aucune incidence sur les deux organisations ferroviaires existantes (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)) et ne modifie en rien les dispositions juridiques applicables au transport de marchandises dans leurs zones géographiques respectives,** »

Sont convenus des dispositions suivantes/Sont convenus de ce qui suit :

Proposition d'amendement :

« ~~Sont convenus des dispositions suivantes/Sont convenus de ce qui suit :~~ »

Chapitre 1, Dispositions générales

Article 1, Champ d'application

~~Par. 1 Le présent régime juridique~~ **La présente Convention** 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~~ **à la présente Convention** ; et
2. Si le contrat de transport stipule que le contrat est soumis ~~au présent régime juridique~~ **à la présente Convention** ; et
3. Si ni les dispositions des RU CIM ni de la SMGS ou encore d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre les ~~États contractants~~ **Parties contractantes** ne s'appliquent au contrat couvrant la totalité du parcours.

Observation : Il convient de rendre le texte plus clair.

Proposition d'amendement :

~~Si ni les dispositions des RU CIM ni de la SMGS ou encore les dispositions~~
d'aucun des instruments ci-après ne s'appliquent à la totalité du parcours couvert par le contrat de transport :

- a) **Les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires dans la teneur du 9 juin 1999) ;**
- b) **L'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS) ;**
- c) ~~Des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États contractants~~
Parties contractantes ne s'appliquent au contrat couvrant la totalité du parcours. »

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

Observation : Il convient de rendre le texte plus clair.

Proposition d'amendement :

« [...] du transport ferroviaire international (**contrat de transport multimodal**) »

1. Si un tel accord n'entre pas en contradiction avec un instrument international régissant ce type de transport supplémentaire ; et

Observation : Il convient de rendre le texte plus clair.

Proposition d'amendement :

« **Si l'application de la présente Convention** ~~un tel accord~~ n'entre pas en contradiction avec un instrument international régissant ce type de transport supplémentaire ; et »

2. À moins que ~~l'État contractant~~ **la Partie contractante** dont le droit s'applique à ce contrat de transport multimodal ait déclaré qu'~~elle~~ **n'appliquerait pas ce régime juridique la présente Convention** aux contrats de transport multimodal.

Par. 3 Deux ou plusieurs ~~États contractants~~ **Parties contractantes** peuvent conclure des accords dans lesquels ils déclarent que ~~le présent régime juridique la présente~~
Convention s'applique aux contrats de transport ferroviaire entre leurs pays dans d'autres cas que ceux réglementés aux paragraphes 1 et 2.

Observation : Il convient de rendre le texte plus clair.

Proposition d'amendement :

« Deux ou plusieurs ~~États contractants~~ **Parties contractantes** peuvent conclure des accords qui déclarent que ~~le présent régime juridique la présente~~
Convention s'applique aux contrats de transport ferroviaire **de marchandises** entre leurs pays dans d'autres cas que ceux réglementés aux paragraphes 1 et 2. »

Observation : Il convient également d'examiner s'il serait utile que ces accords soient communiqués aux autres Parties contractantes par l'intermédiaire du dépositaire afin de leur permettre d'avoir une vision d'ensemble du champ d'application de la Convention.

Article 2, Définitions

Dans ~~le présent régime juridique la présente~~
Convention :

1. Le terme « **contrat de transport** » désigne tout contrat aux termes duquel un transporteur s'engage à transporter des marchandises contre paiement et à les livrer au destinataire dans les conditions définies par ~~le présent régime juridique la présente~~
Convention.

Observation : Cette définition est peut-être redondante compte tenu du paragraphe 1 de l'article 5.

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.

Observation : Le concept de « transporteur subséquent » n'étant pas développé dans la Convention, il convient d'examiner si cette définition est vraiment nécessaire.

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.

Observation : Il convient de décider du statut des wagons vides. Si la décision revient aux parties au contrat de transport, le texte doit l'indiquer.

Proposition d'amendement :

« [...] Des wagons vides **peuvent être/sont** 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 la forme de communication électronique et qui garantit l'authenticité et l'intégrité de la communication électronique à tout moment.

Observation : Les modifications proposées visent à aligner plus étroitement la définition sur celle des RU CIM. En outre, il faudrait réexaminer toutes les dispositions relatives à des documents électroniques.

Proposition d'amendement :

« Le terme "lettre de voiture électronique" désigne une lettre de voiture établie sous la forme ~~de communication~~ **d'un enregistrement électronique de données et qui garantit dont** l'authenticité et l'intégrité ~~de la communication électronique~~ **sont garanties** à tout moment **et qui a les mêmes fonctions que la lettre de voiture.** »

- [12a. Le terme « **connaissance** » désigne un document de transport négociable spécifiant l'obligation qu'a le transporteur de livrer les marchandises au porteur dudit connaissance.]

Observation : Cette définition devrait être incluse. Il convient également d'envisager d'autoriser les connaissances établis à ordre (voir l'article 31a ci-dessous) et d'ajouter une définition du terme « connaissance électronique » suivant le modèle du point 12. De plus, il faudrait supprimer les crochets.

Observation : Cette définition, de même que le chapitre 4a, devrait être supprimée.

[12b. Le terme « **porteur** » désigne la personne ou la partie qui est en possession d'un connaissance.]

Observation : Cette définition devrait être incluse. Il faudrait supprimer les crochets.

Observation : Cette définition, de même que le chapitre 4a, devrait être supprimée.

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.

Observation : Un lien devrait être établi avec le point 14 (« prix du transport »). Il convient d'examiner s'il est nécessaire de parler de « niveau » ou si les tarifs déterminent déjà concrètement le prix du transport.

Proposition d'amendement :

« 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 tous les matériaux et substances qui, selon les dispositions du RID ou de l'annexe 2 de l'Accord SMGS, ne doivent pas être transportés ou peuvent seulement l'être dans certaines conditions.

Observation : Les titres officiels du RID et du SMGS devraient être énoncés au long.

Proposition d'amendement :

« Le terme "**marchandises dangereuses**" désigne tous les matériaux et substances qui, ~~selon les dispositions du RID ou de l'annexe 2 de la SMGS~~ **selon le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID – Appendice C de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires dans la teneur du 9 juin 1999) ou les dispositions de l'annexe 2 de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS)**, ne doivent pas être transportés ou peuvent seulement l'être dans ~~certaines~~ **certains des** conditions particulières. »

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

Par. 1 Sauf disposition contraire dans ~~le présent régime juridique~~ **la présente Convention**, toute stipulation dans le contrat de transport qui dérogerait ~~au présent régime juridique~~ **à la présente Convention** est nulle et de nul effet. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport convenues par les parties.

Observation : Il convient de rendre le texte plus clair.

Proposition d'amendement :

« Sauf disposition contraire ~~dans le présent régime juridique~~ **au paragraphe 2 ou ailleurs dans la présente Convention**, toute stipulation dans le contrat de transport qui dérogerait ~~au présent régime juridique~~ **à la présente Convention** est nulle et de nul effet. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport ~~convenues par les parties.~~ »

Observation : La disposition ne prévoit pas la possibilité de convenir, dans un cas particulier, que la teneur du contrat de transport déroge aux dispositions de la Convention, ce qui pourrait compromettre l'application de la Convention dans la pratique (les parties au contrat de transport ne prévoient pas l'application du paragraphe 2 de l'article 1 de la Convention). Il est donc proposé soit de supprimer cette disposition soit de préciser les dispositions clefs auxquelles les parties ne peuvent pas déroger.

Par. 2 Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus étendues que celles qui sont prévues par ~~le présent régime juridique~~ **la présente Convention**. 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 au montant, sans toutefois être inférieure aux montants que le transporteur peut invoquer en vertu ~~du présent régime juridique~~ **de la présente Convention** pour la perte totale des marchandises.

Observation : Il convient de rendre le texte plus clair. Les deux phrases permettent de déroger au paragraphe 1. Dans la deuxième phrase, il convient de clarifier quel serait le montant que le *transporteur* peut réclamer pour la perte des marchandises.

Proposition d'amendement :

« ~~Nonobstant cela, un~~ **Un** transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus étendues que celles qui sont prévues par ~~le présent régime juridique~~ **la présente Convention**. 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 au montant, sans toutefois être inférieure aux montants que le transporteur peut ~~invoquer~~ **réclamer** en vertu ~~du présent régime juridique~~ **de la présente Convention** pour la perte totale des marchandises. »

Article 4, Prescriptions de droit public

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

1. Les droits et les obligations des employés des Parties contractantes ;
2. La sécurité du transport des marchandises dangereuses ainsi que d'autres questions de sécurité ;
3. Les formalités douanières ;
4. La protection des animaux ;
5. Les restrictions et conditions spéciales s'appliquant au transport de différents types de marchandises ;
6. Les restrictions (techniques) à l'utilisation d'un certain nombre de postes frontière, d'infrastructures ou de gares ferroviaires dans différents pays ;

Observation : Il convient de décider si l'adjectif « technique » est nécessaire. Dans ce cas, il faudrait supprimer les parenthèses. D'un autre côté, le libellé du chapeau, « ... prescriptions [...] concernant : », constitue un argument en faveur de la suppression de l'adjectif « (technique) ».

7. L'octroi aux entreprises ferroviaires de licences pour le transport ferroviaire des marchandises ;

8. Le droit d'accès d'une entreprise ferroviaire aux infrastructures ferroviaires de différents pays ;
9. L'admission technique des véhicules ferroviaires ou wagons pour la circulation sur le réseau ferroviaire international.

Chapitre 2, Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 5, Contrat de transport

Par. 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.

Par. 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.

Pour un envoi, une seule lettre de voiture doit être établie, 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~~ **à la présente Convention.**

Par. 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 sur la lettre de voiture, de manière appropriée, la prise en charge de la marchandise, et doit remettre à l'expéditeur l'original de la lettre de voiture, qui lui est destiné.

Observation : Il convient d'examiner s'il faudrait préciser « transporteur **contractuel** » ici. Il faudrait également réfléchir au nombre d'exemplaires de la lettre de voiture. Si le transporteur remet l'original (exemplaire unique) à l'expéditeur, il ne conservera pas de preuve du contrat et ne sera pas en mesure de présenter la lettre de voiture aux douanes, par exemple.

Observation : La méthode permettant de vérifier l'authenticité de la lettre de voiture devrait être convenue dans le contrat de transport.

Proposition d'amendement :

« 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, **selon les dispositions convenues dans le contrat de transport.** [...] »

Par. 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.

Observation : Étant donné qu'il existe une définition du terme « lettre de voiture électronique », le texte devrait être réexaminé. S'agissant de la deuxième phrase, il paraît difficile d'exiger également le consentement du destinataire, puisque celui-ci n'est pas partie au contrat.

Proposition d'amendement :

« **À la place de la lettre de voiture, une lettre de voiture électronique peut être utilisée à condition que les parties au contrat de transport en aient convenu ainsi. La lettre de voiture électronique est réputée équivalente à la lettre de voiture.** »

Observation : Le RID autorise le recours à l'échange de données informatisées (EDI) à condition que la lettre de voiture électronique permette de satisfaire aux exigences prescrites dans le règlement, de manière pratiquement équivalente à une lettre de voiture sur papier.

Proposition d'amendement :

« [...] Un enregistrement électronique ayant les mêmes fonctions que la lettre de voiture est réputé équivalent à la lettre de voiture, à condition **que les informations qu'il contient satisfassent aux exigences prescrites dans la législation applicable** et que l'authenticité et l'intégrité de l'enregistrement soient garanties à tout moment. »

Article 6, Contenu de la lettre de voiture

Par. 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 ;

Observation : Il convient de rendre le texte plus clair.

Proposition d'amendement :

« e) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise **par la personne visée à l'alinéa c) ou d), selon le cas** ; »

- 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 ;

Observation : L'expression « leur dénomination généralement reconnue » est très vague. À cet égard, on peut renvoyer aux dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) concernant la désignation.

Proposition d'amendement :

« h) La dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue **conformément au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)** ; »

- i) Le nombre de colis et leurs marques et numéros particuliers ;

- j) Le numéro du ou des wagons dans lesquels l'envoi est transporté ;

Observation : Il convient de décider s'il s'agit du nombre de wagons (1, 2, 5...) ou des numéros des wagons. Dans le premier cas, il faudrait, en anglais, supprimer les parenthèses et, en français, remplacer « numéro du ou des » par « nombre de ». Dans le second cas, la disposition devrait être libellée comme suit en anglais : « the numbers of the wagons », et le français resterait inchangé.

- 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 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 organisme désigné dans le contrat ;

<p>n) Le prix du transport et les autres frais afférents au transport dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire.</p>
<p>Par. 2 Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :</p> <p>a) Le prix du transport et les autres frais afférents au transport que l'expéditeur prend à sa charge ;</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il convient de simplifier le texte, la dernière partie figurant déjà dans la deuxième phrase du paragraphe 1 de l'article 5.</p> <p style="padding-left: 40px;">Proposition d'amendement :</p> <p style="padding-left: 40px;">« a) Le prix du transport et les autres frais afférents au transport que l'expéditeur prend à sa charge ; »</p> <p>b) La date de livraison convenue ;</p> <p>c) L'itinéraire convenu à suivre ;</p> <p>d) Une liste des documents non cités au paragraphe 1, lettre m) remis au transporteur ;</p> <p>e) Les informations données par l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des scellés qu'il a apposés sur le wagon ;</p> <p>f) Des informations additionnelles sur les conditions spéciales à appliquer pour la manutention de la marchandise, y compris les marchandises dangereuses.</p>
<p>Par. 3 Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture d'autres indications relatives au transport qu'elles jugent utiles.</p>
<p>Article 7, Responsabilité de l'expéditeur</p>
<p>Par. 1 L'expéditeur répond de tous frais et dommages supportés par le transporteur du fait :</p> <p>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</p> <p>b) De l'omission par l'expéditeur de fournir les informations nécessaires sur la dénomination généralement reconnue des marchandises dangereuses.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : L'adjectif « inexactes » employé à l'alinéa a) porte à croire que cette situation ne s'applique qu'à l'inscription de données incorrectes, et non aux données insuffisantes, erronées ou ne concordant pas avec les faits. S'agissant de l'alinéa b), en ce qui concerne l'expression « sur la dénomination généralement reconnue », la même remarque qu'à l'article 6 s'applique.</p> <p style="padding-left: 40px;">Proposition d'amendement :</p> <p style="padding-left: 40px;">« a) D'inscriptions inexactes, insuffisantes, erronées ou ne concordant pas avec les faits portées par l'expéditeur ou pour son compte sur la lettre de voiture ou sur les autres documents visés à l'article 12 ; ou [...] »</p>
<p>Par. 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.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : La formulation « dans la mesure où il a commis une faute » est incompréhensible car, en pratique, il est difficile d'imaginer une situation où le transporteur serait tenu responsable du fait qu'on ne lui ait pas fourni les informations requises. Ce passage devrait être supprimé.</p>

<p>Par. 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.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« [...] Dans ce cas, le transporteur peut réclamer le remboursement des frais ou des dépenses l'expéditeur est tenu de prendre en charge les frais ou dépenses du transporteur occasionnés par les mesures prises. Le transporteur et ne sera pas tenu de payer l'indemnité pour la perte ou l'avarie des marchandises. »</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Il faudrait simplifier le texte. Il convient également d'examiner s'il faudrait élargir cette défense aux cas visés au paragraphe 1 (informations inexacts ou incomplètes).</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« 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 Les paragraphes [1,] 2 et 3 ne s'appliquent pas si le transporteur a eu connaissance [du caractère inexact ou incomplet de la lettre de voiture ou des documents,] du caractère dangereux de la marchandise ou des conditions spéciales à appliquer lorsqu'il l'a prise en charge. »</p> <p>Observation :</p> <p>Il est nécessaire de renvoyer au paragraphe 3.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« Dans la situation visée au paragraphe 3, le 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. »</p>
<p>Article 8, Paiement des frais afférents au transport</p>
<p>Par. 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 paiement du prix du transport avant le début du transport.</p> <p>Observation : Il convient de décider si la première phrase devrait faire référence au prix du transport uniquement (c'est-à-dire la rémunération) ou si elle devrait inclure tous les frais (frais afférents au transport). Le paragraphe 1 de l'article 10 des RU CIM semble indiquer qu'il s'agit plutôt de cette dernière option. La deuxième partie de la première phrase détermine les conditions dans lesquelles une certaine part des « frais afférents au transport » (les frais accessoires, etc.) doit être payée. Cela correspondrait mieux au paragraphe 1 de l'article 5.</p>

<p>Par. 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 n'a 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.</p> <p>Observation : Amendement découlant de l'article 16. Il ne semble pas nécessaire de préciser la nature juridique des nouvelles instructions, etc. Il n'est pas mentionné à l'article 15 que le droit de disposer de la marchandise suppose une modification du contrat.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« [...] ni exercé ses droits modifié le contrat de transport conformément à l'article 15. »</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« [...] conformément à l'article 14, paragraphes 2 et 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 15, ni payé le prix du transport. »</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Il faudrait clarifier ce qu'est un « transporteur participant ». Les termes « transporteur contractuel » et « transporteur subséquent » figurent dans la section des définitions. Cette disposition correspond également mieux à l'article 5.</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Il faut clarifier la formulation. Cette disposition est analogue à la deuxième partie de la première phrase du paragraphe 1. On devrait préciser le lien entre les deux. Si cette disposition s'applique uniquement aux tarifs, il paraît préférable d'avoir deux dispositions relatives au prix du transport et aux autres frais afférents au transport : l'une pour les contrats « normaux » et l'autre pour les contrats dans lesquels le prix du transport est calculé sur la base de tarifs. Ces deux dispositions devraient être formulées de la même manière, dans la mesure du possible. En outre, qu'entend-on par l'« enregistrement » des frais ?</p>
<p>Article 9, Vérification</p>
<p>Par. 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, sauf si les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu en disposent autrement.</p> <p>Observation : En pratique, il peut être difficile pour le transporteur de trouver deux témoins indépendants. Il est recommandé de supprimer au moins le terme « indépendant ».</p>

<p>Par. 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.</p> <p>Observation : La formulation « grèvent la marchandise » est-elle assez claire ? Pourrait-on entendre par là que les frais sont à la charge du destinataire même si celui-ci n'est pas responsable des inscriptions inexactes portées sur la lettre de voiture ou du non-respect des prescriptions de droit public ?</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Il faut clarifier la formulation. Aux termes du paragraphe 2, les frais de vérification ne grèvent la marchandise que si l'envoi ne correspond pas à la lettre de voiture. Le paragraphe 3 semble indiquer que le transporteur peut <i>toujours</i> réclamer le paiement des frais de vérification.</p>
<p>Article 10, Force probante de la lettre de voiture</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : La formulation pourrait être harmonisée en anglais entre les termes « save » et « failing » aux paragraphes 1 et 2.</p>
<p>Par. 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 aptes à être transportés au moment de la prise en charge par le transporteur.</p> <p>Observation : Cette disposition semble nécessaire pour protéger les intérêts du transporteur qui ne vérifie pas le contenu de l'unité de charge. Le transporteur peut se contenter de contrôler l'extérieur du wagon et de l'unité de charge et de peser l'envoi. Il n'ouvre pas le conteneur et n'y pénètre pas aux fins d'inspection. Il s'appuie sur les documents fournis par l'expéditeur. Le fait que le conteneur soit en bon état et ne présente pas de déféctuosité visible ne signifie pas qu'à l'intérieur, les marchandises ne sont pas endommagées en raison, par exemple, de l'utilisation d'emballages inadaptés, ce qui ne se voit pas depuis l'extérieur.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« 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 aptes à être transportés au moment de la prise en charge par le transporteur, s'il était possible de le vérifier sans ouvrir l'unité de charge ou l'emballage. »</p>

<p>Par. 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.</p> <p>Toutefois, la lettre de voiture ne fait pas foi, sauf preuve du contraire, dans le cas où elle porte une réserve motivée.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : La disposition « Toutefois, la lettre de voiture ne fait pas foi [...] » n'est pas claire et devrait être reformulée.</p>
<p>Article 11, Emballage et chargement</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 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.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il faut clarifier la formulation. La formulation de la dernière phrase devrait être vérifiée.</p> <p style="padding-left: 40px;">Proposition d'amendement :</p> <p style="padding-left: 40px;">« 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 sur la lettre de voiture. [...] »</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Article 12, Accomplissement des formalités administratives</p>
<p>Par. 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 en avance par une communication électronique ou par d'autres moyens les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.</p>
<p>Par. 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 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.</p>
<p>Par. 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 n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.</p>

<p>Article 13, Délais de livraison</p> <p>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.</p> <p>Observation : Il n'y a pas de dispositions précises concernant la manière de déterminer le délai maximal de livraison lorsqu'il n'a pas été convenu dans le contrat de transport. Il est proposé de réglementer le délai maximal de livraison dans cet article et d'en indiquer les règles de calcul. En outre, le délai de livraison devrait tenir compte de la nécessité, éventuellement, de recharger la marchandise ou de changer de wagons du fait de la différence d'écartement des voies.</p>
<p>Article 14, Livraison</p> <p>Par. 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.</p> <p>Observation : Il faut clarifier la formulation.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« Au lieu de livraison destination, le transporteur doit [...] »</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 3 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.</p>
<p>Par. 4 Le présent régime juridique La présente Convention 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.</p>
<p>Article 15, Droit de disposer de la marchandise</p> <p>Par. 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.</p> <p>Par. 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.</p> <p>Observation : Il faut clarifier la formulation. En outre, la deuxième phrase signifie-t-elle que l'expéditeur pourrait conserver le droit de disposer de la marchandise s'il le décidait ? Dans l'affirmative, cette phrase s'appliquerait pendant le délai entre l'arrivée physique de la marchandise et la livraison au destinataire.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« Le droit de disposer de la marchandise en application du paragraphe 1 est transféré [...] »</p> <p>Par. 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.</p> <p>Observation : Ne faudrait-il pas envisager de remplacer « autre personne » par « destinataire » afin de clarifier que cette autre personne a les mêmes droits que le destinataire, par exemple au titre du paragraphe 2 de l'article 14 ?</p>

<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Ne faudrait-il pas envisager de remplacer « autre personne » par « destinataire » afin de clarifier que cette autre personne a les mêmes droits que le destinataire, par exemple au titre du paragraphe 14 de l'article 2 ?</p>
<p>Article 16, Exercice du droit de disposition</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Il faut clarifier la formulation. Il ne semble pas nécessaire de préciser la nature juridique des nouvelles instructions, etc. Il n'est pas mentionné à l'article 15 que le droit de disposer de la marchandise suppose une modification du contrat.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« Si l'ayant droit veut exercer les droits prévus à l'article 15 modifier le contrat de transport, il doit donner les instructions nécessaires au transporteur. [...] »</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Il faut clarifier la formulation.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« Le transporteur n'est pas tenu d'exécuter les instructions, sauf si elles sont possibles, licites et raisonnablement exigibles, impossibles, illicites ou déraisonnables et raisonnablement exigibles. [...] »</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Ne vaudrait-il pas mieux faire référence à « l'ayant droit » plutôt qu'à « la personne qui a le droit d'actionner » ? Si oui, cela simplifierait le texte.</p> <p>Observation : La formulation actuelle ne tient pas compte du droit qu'a le transporteur de refuser d'exécuter les instructions, dans les cas spécifiés au paragraphe 2.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« Un transporteur qui n'a pas exécuté correctement les instructions selon les dispositions prévues au présent article, s'il n'en a pas avisé la personne qui lui a donné ces instructions comme prévu au paragraphe 3, est responsable envers la personne qui a le droit d'actionner le transporteur pour tout dommage causé par ce fait, [...] »</p>

<p>Par. 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.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il faudrait vérifier la formulation.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Si les instructions ont été dûment exécutées, le transporteur devrait avoir le droit de demander le paiement des frais de transport supplémentaires, etc. Les conséquences dans le cas où le transporteur n'a pas exécuté correctement les instructions sont énoncées au paragraphe 4. Il est donc proposé de supprimer « sauf en cas de faute de sa part ».</p>
<p>Article 17, Empêchements au transport et à la livraison</p>
<p>Par. 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.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il faut clarifier pourquoi la personne que le transporteur doit contacter change dès que les marchandises arrivent au <i>pays</i> de destination. Les marchandises peuvent encore être loin du destinataire.</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 4 Si l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.</p>
<p>Article 18, Conséquences des empêchements au transport et à la livraison</p>
<p>Par. 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.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il faudrait vérifier la formulation.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : La deuxième phrase n'a pas été répétée pour les activités visées aux paragraphes 2 et 3, ce qui ne semble pas justifié.</p>
<p>Par. 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 assume alors 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.</p>

<p>Observation : Il faudrait uniformiser la formulation. Le terme « grevée » est-il assez clair ?</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« [...] La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais relatifs afférents au transport. »</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Les frais engagés par le transporteur pour la destruction de la marchandise n'ont pas été pris en compte. L'expression « aux frais de l'expéditeur » devrait être ajoutée après « dans de tels cas il peut détruire la marchandise inutilisable ».</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« [...] dans de tels cas il peut détruire la marchandise inutilisable aux frais de l'expéditeur. [...] »</p>
<p>Par. 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 droit à percevoir la différence.</p> <p>Observation : Il convient d'examiner si la formulation « grevant la valeur de la marchandise » est assez claire.</p>
<p>Chapitre 3, Responsabilité</p>
<p>Article 19, Fondement de la responsabilité</p>
<p>Par. 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 la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du retard de la livraison.</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 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 celui-ci 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.</p> <p>Observation : Il faudrait clarifier ce que l'on entend par « ou une instruction donnée par celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur ».</p> <p>Observation : La responsabilité du transporteur est plus large que celle prévue à l'article 23 des RU CIM, ce qui ne paraît pas justifié. Le transporteur devrait donc également être exonéré de responsabilité dans les circonstances décrites au paragraphe 3 de l'article 23 des RU CIM.</p>
<p>Article 20, Présomption de perte de la marchandise</p>
<p>Par. 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.</p>

<p>Observation : Il faut clarifier la formulation. Il convient d'examiner s'il serait approprié ici de parler de l'« ayant droit » au lieu de la « personne qui a le droit d'actionner ». Si oui, cela simplifierait le texte.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« [...] dans les trois mois qui suivent l'expiration du le délai de livraison déterminé conformément à l'article 13. »</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 3 Dans les trente jours qui suivent la réception dudit avis, la personne qui a le droit d'actionner 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.</p> <p>Observation : Il faudrait clarifier ce que l'on entend par « créances résultant du contrat de transport ». S'agit-il des « frais afférents au transport » ? Il convient également d'examiner s'il serait approprié ici de parler de l'« ayant droit » au lieu de la « personne qui a le droit d'actionner ». Si oui, cela simplifierait le texte.</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : En anglais, la formulation « the carrier shall be entitled to deal » n'indique pas que le transporteur obtient le droit de disposer de la marchandise.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« 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 obtient le droit de disposer de la marchandise conformément aux lois et aux prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise. »</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Article 21, Indemnité en cas de perte</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 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 qu'il contient, est présumé être le prix du marché.</p>
<p>Par. 3 Sauf convention contraire entre les parties conformément à l'article 3, paragraphe 2, l'indemnité n'excède pas [17] unités de compte par kg manquant de poids brut.</p> <p>Observation : Le montant de 17 droits de tirage spéciaux semble approprié et devrait être conservé, donc il faudrait supprimer les crochets.</p>
<p>Par. 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.</p>

<p>Observation : Il faudrait clarifier que non seulement les droits de douane, mais aussi d'autres frais doivent être remboursés s'ils avaient été préalablement payés au transporteur. Il convient de vérifier la formulation.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« Le transporteur doit rembourser en outre le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres frais afférents au transport qui lui ont déjà été payés. [...] »</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 6 Aucune autre indemnité n'est due.</p>
<p>Article 22, Unité de compte</p>
<p>Par. 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 dans 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.</p>
<p>Par. 2 La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État contractant d'une Partie contractante au présent régime juridique à la présente Convention qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un État contractant d'une Partie contractante à ce régime juridique à la présente Convention qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée d'une façon déterminée par cet État ladite Partie.</p> <p>Observation : Il convient de vérifier et d'uniformiser la formulation.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>Remplacer « État contractant » par « Partie contractante ».</p>
<p>Article 23, Responsabilité en cas de déchet de route</p>
<p>Par. 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 répond que de la partie du déchet qui dépasse les tolérances limites ci-dessous, quel que soit le parcours effectué :</p> <p>a) 2 % de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ;</p> <p>b) 1 % de la masse pour les marchandises sèches.</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est 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.</p>
<p>Par. 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte d'un colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.</p>

<p>Par. 5 Cet article ne déroge pas à l'article 19, paragraphe 3.</p> <p>Observation : Cette disposition n'est pas claire et devrait être clarifiée.</p> <p>Observation : L'ajout de cette disposition laisse à penser qu'en principe, les dispositions de l'article 19 ne s'appliquent pas à tous les cas de responsabilité. Cette disposition devrait donc être supprimée.</p>
<p>Article 24, Indemnité en cas d'avarie</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Il faudrait vérifier la formulation. Le texte actuel n'est pas assez clair.</p> <p>Observation : Le renvoi est erroné, il s'agit du paragraphe 2 de l'article 21.</p>
<p>Par. 2 Le transporteur doit restituer en outre, dans la proportion déterminée au paragraphe 1, les frais prévus à l'article 22, paragraphe 3.</p> <p>Observation : Il faut clarifier à quelle disposition il est fait référence. Il n'y a pas de paragraphe 3 à l'article 22. Le bon renvoi pourrait être au paragraphe 4 de l'article 21.</p> <p>Observation : Le renvoi est erroné, il s'agit du paragraphe 3 de l'article 21.</p>
<p>Par. 3 L'indemnité ne peut pas excéder :</p> <p>a) Le montant dû en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie ;</p> <p>b) Le montant dû en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.</p>
<p>Par. 4 En cas d'avarie d'un wagon vide transporté comme marchandise en vertu du contrat de transport ou d'une unité de transport intermodal ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée au coût de la remise en état. Le paragraphe 3 s'applique par analogie.</p> <p>Observation : Il faudrait vérifier la formulation de la deuxième phrase.</p>
<p>Par. 5 Aucune autre indemnité n'est due.</p>
<p>Article 25, Indemnité pour retard de livraison</p>
<p>Par. 1 En cas de retard de livraison, si le demandeur prouve qu'un dommage en est résulté, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas la moitié du prix de transport.</p> <p>Observation : Il faudrait clarifier pourquoi le terme « demandeur » est employé ici. Le terme « expéditeur » ne conviendrait-il pas ? Un demandeur est défini comme une « personne qui présente une réclamation » à l'article 30.</p>
<p>Par. 2 Lorsque de la marchandise a été perdue ou a été dépréciée en cas de perte partielle ou d'avarie, aucune indemnité de retard n'est due.</p> <p>Observation : En raison du retard de livraison, les marchandises peuvent être complètement inutilisables aux fins prévues, et des frais peuvent même devoir être engagés pour en disposer.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« Lorsque de la marchandise a été perdue ou a été dépréciée en cas de perte partielle, ou d'avarie ou de retard, aucune indemnité de retard n'est due. »</p>
<p>Par. 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.</p>

<p>Par. 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.</p> <p>Observation : S'agissant de la première phrase, il faudrait vérifier la formulation et préciser ce qu'on entend par « d'autres modalités », en particulier dans quelle mesure les parties peuvent déroger aux conditions énoncées au paragraphe 1. En ce qui concerne la deuxième phrase, étant donné que la première phrase de l'article 13 permet de convenir du délai de livraison, on ne comprend pas bien ce qui signifie le renvoi à l'article 13 dans la première partie de cette phrase. En outre, il convient également d'examiner s'il serait approprié ici de parler de l'« ayant droit » au lieu de la « personne qui a le droit d'actionner ». Si oui, cela simplifierait le texte.</p>
<p>Article 26, Personnes dont répond le transporteur</p>
<p>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 sont considérés comme des personnes aux services desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.</p>
<p>Article 27, Autres actions</p>
<p>Par. 1 Dans tous les cas où le présent régime juridique la présente Convention 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 de la présente Convention.</p>
<p>Par. 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 de la présente Convention.</p>
<p>Chapitre 4, Règlement des réclamations</p>
<p>Article 28, Notification du dommage</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Les dispositions de l'article 28 de la Convention ne sont pas claires. Il n'y est pas indiqué précisément comment le dommage doit être déterminé, ce qui est le cas dans les RU CIM (art. 42, Procès-verbal de constatation) ou dans les règles SMGS (art. 29). Il est proposé de remplacer « notification du dommage/notification » par « procès-verbal de constatation », à moins que la notification du dommage ne devienne un formulaire type.</p>
<p>Par. 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.</p>
<p>Par. 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.</p> <p>Observation : Il faudrait vérifier la formulation, en particulier l'emploi du verbe « expirer ».</p>

<p>Par. 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.</p>
<p>Article 29, Réclamations</p>
<p>Par. 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l’action judiciaire peut être exercée.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il faudrait vérifier la formulation, en particulier l’emploi de l’expression « peut être exercée ».</p>
<p>Par. 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’exercer une action contre le transporteur reste soumise aux lois applicables dans l’État où l’action judiciaire est exercée.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il faudrait vérifier la formulation, en particulier l’emploi de l’expression « obligation de présenter une réclamation ».</p>
<p>Par. 3 Lorsque l’expéditeur est le demandeur, il doit produire son l’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 l’original de la lettre de voiture.</p>
<p>Par. 4 Lorsque le destinataire est le demandeur, il doit produire l’original de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise si celui-ci lui a été remis.</p>
<p>Par. 5 La lettre de voiture et les autres pièces que le demandeur juge utile 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.</p>
<p>Par. 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.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il faudrait vérifier la formulation, en particulier l’emploi de l’expression « y porter » (“they may be endorsed” en anglais).</p>
<p>Par. 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 la procédure judiciaire a été exercée.</p>
<p>Article 30, Droit d’actionner le transporteur</p>
<p>Par. 1 L’expéditeur peut exercer 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.</p>
<p>Par. 2 Le destinataire peut exercer 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.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il faudrait clarifier qui pourrait être l’« autre personne ». S’agit-il de la personne que le destinataire a désignée comme nouveau destinataire ?</p>
<p>Par. 3 Toute action en restitution d’une somme payée en vertu du contrat de transport peut uniquement être exercée par la personne qui a effectué le paiement.</p>

<p>Article 31, Transporteurs qui peuvent être actionnés</p>
<p>Par. 1 Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées 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.</p>
<p>Par. 2 Une action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre le transporteur pour le compte duquel elle a été perçue.</p>
<p>Par. 3 Une action judiciaire peut être exercée 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.</p> <p style="text-align: center;">Observation : Il faudrait vérifier la formulation.</p>
<p>Par. 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.</p> <p style="text-align: center;">Observation : Il faudrait vérifier la formulation.</p>
<p>[Chapitre 4a, Connaissance]</p> <p>Observation : Des propositions divergentes ont été reçues au sujet de cette section, certaines visant à la supprimer et d'autres préconisant de la conserver. Les arguments ci-après ont été avancés en faveur de la suppression de ce chapitre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ni les Règles uniformes CIM, ni les règles SMGS, ni la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ne prévoient de dispositions relatives à un document de transport négociable. Un tel document nécessitera des règles et des procédures particulières, ce qui entraînera des frais supplémentaires importants pour les transporteurs, notamment pour la formation du personnel, la mise au point de systèmes informatiques ou l'exécution des formalités administratives. • Les documents de transport négociables imposent d'apporter d'importantes modifications à la législation dans beaucoup de régions, notamment à la législation douanière, car leur utilisation n'est pas prévue dans les normes en vigueur qui réglementent le transport ferroviaire entre différents pays ou régions. • Avec les documents négociables, il y a un fort risque que des circonstances empêchent la livraison, étant donné que le connaissance n'est présenté au transporteur par aucune entité. Même si le projet de convention contient des dispositions relatives à ces situations, les estimations des frais pourraient être plus élevées en raison des ressources bloquées, des formalités administratives, de l'utilisation des infrastructures, etc. • Avec les documents négociables, il y a aussi un fort risque que la marchandise soit livrée à une personne qui n'est pas l'ayant droit. Cela pourrait engendrer des frais importants pour le transporteur, car il sera tenu responsable du dommage en résultant subi par la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissance. • Le porteur n'est pas clairement défini, et le projet de convention ne prévoit pas de règlements, règles, méthodes ou instruments qui permettraient au transporteur de vérifier si le porteur est la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissance.

<p>[Article 31a, Émission d'un connaissance]</p> <p>[Si les parties au contrat de transport conviennent d'utiliser un document de transport négociable [au lieu d'une lettre de voiture], le transporteur doit émettre un connaissance dans lequel il s'engage à livrer les marchandises au porteur de ce document.]</p> <p>Observation : Il ne devrait y avoir qu'une lettre de voiture OU un connaissance, donc les crochets autour de « au lieu de » devraient être supprimés. Il faudrait mentionner ici l'obligation de signer le connaissance, plutôt que d'en faire une condition de l'application des dispositions (voir l'article 31b). L'utilisation d'un connaissance électronique devrait également être possible. Il convient aussi d'envisager d'autoriser les connaissances établis à ordre.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« Par. 1 Si les parties au contrat de transport conviennent d'utiliser un document de transport négociable {au lieu d'une lettre de voiture}, le transporteur doit émettre un connaissance dans lequel il s'engage à livrer les marchandises au porteur de ce document.</p> <p>Par. 2 Le connaissance est signé par le transporteur. À titre de signature, peuvent être utilisés une empreinte, un timbre ou une indication de la machine comptable.</p> <p>Par. 3 À la place du connaissance, un connaissance électronique peut être utilisé à condition que les parties au contrat de transport en aient convenu ainsi. Le connaissance électronique est réputé équivalent au connaissance. »</p>
<p>[Article 31b, Effet du connaissance ; légitimation]</p>
<p>[Par. 1 Le paragraphe 2 de l'article 5 et les articles 6, 7, 9 et 10 sont applicables <i>mutatis mutandis</i> lorsqu'un connaissance a été émis et signé par le transporteur. Un exemplaire du connaissance doit accompagner les marchandises.</p> <p>Observation : L'application des dispositions mentionnées ne devrait pas dépendre du fait que le connaissance ait été signé.</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« Le paragraphe 2 de l'article 5 et les articles 6, 7, 9 et 10 sont applicables <i>mutatis mutandis</i> lorsqu'un connaissance a été émis et signé par le transporteur. [...] »</p>
<p>Par. 2 Le transporteur ne peut réfuter les présomptions découlant du paragraphe 1 à l'égard d'un destinataire désigné dans le connaissance et à qui le connaissance a été remis en premier, sauf si le destinataire savait, au moment où le connaissance lui a été remis, que les informations qui y figuraient étaient incorrectes, ou s'il n'était pas en mesure de le savoir en raison d'une négligence grave. Il en va de même vis-à-vis de toute tierce partie à qui le connaissance a été transféré.</p>
<p>Par. 3 Une réclamation concernant un contrat de transport faisant l'objet d'un connaissance ne peut être présentée que par la personne autorisée à présenter une réclamation au titre de ce connaissance. Le porteur du connaissance est, dans son intérêt, réputé être celui qui peut présenter une réclamation au titre dudit connaissance.]</p>

<p>[Article 31c, Livraison contre remise du connaissement]</p>
<p>[Par. 1 Après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison, le porteur du connaissement a le droit d'exiger du transporteur la livraison des marchandises contre la remise du connaissement, par quoi la livraison est confirmée, et contre le paiement des créances résultant du contrat de transport. Cependant, le transporteur ne doit pas livrer les marchandises au porteur du connaissement s'il sait que le porteur du connaissement n'est pas la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement ou s'il n'est pas en mesure de le savoir en raison d'une négligence grave.</p>
<p>Par. 2 Si le transporteur livre les marchandises à une partie autre que le porteur du connaissement ou, dans les cas prévus dans la deuxième phrase du paragraphe 1, à une partie autre que la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement, il est responsable du dommage en résultant subi par la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement. La responsabilité est limitée au montant qui aurait dû être versé en cas de perte des marchandises.</p> <p style="text-align: center;">Observation : Il faudrait vérifier la formulation.</p>
<p>Par. 3 Si la livraison ne peut être effectuée conformément au contrat parce que le connaissement n'est pas présenté au transporteur, le transporteur demande des instructions à la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement. Si le transporteur ne peut pas obtenir des instructions licites et raisonnables dans un délai raisonnable, il prend des mesures conformément au paragraphe 2 de l'article 18, mais n'a pas le droit de renvoyer la marchandise à l'expéditeur.]</p> <p style="text-align: center;">Observation : Il faudrait clarifier le sens et l'effet précis de cette disposition ; il convient de vérifier la formulation.</p>
<p>[Article 31d, Exécution des instructions]</p>
<p>[Par. 1 Lorsqu'un connaissement a été émis, seul son porteur a le droit de disposer de la marchandise, en application des articles 15 et 16. En cas d'empêchement au transport, le transporteur demande des instructions à la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement ; les dispositions de l'article 18 sont applicables, à l'exception du droit à renvoyer la marchandise à l'expéditeur. Le transporteur ne peut exécuter les instructions que sur présentation du connaissement. Cependant, le transporteur ne doit pas exécuter des instructions données par le porteur du connaissement s'il sait que le porteur du connaissement n'est pas la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement ou s'il n'est pas en mesure de le savoir en raison d'une négligence grave.</p>
<p>Par. 2 Si le transporteur exécute les instructions sans que le connaissement lui ait été présenté, il est responsable, vis-à-vis de la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement, de tout dommage qui pourrait en résulter pour cette personne. La responsabilité est limitée au montant qui aurait dû être versé en cas de perte des marchandises.]</p>
<p>[Article 31e, Objections]</p>
<p>[Le transporteur ne peut soulever des objections vis-à-vis d'une réclamation présentée par une personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement que si ces objections ont trait à la validité des déclarations faites dans le connaissement ou trouvent leur origine dans la teneur du connaissement, ou si ce transporteur est en droit d'adresser directement des objections à la personne autorisée à présenter une réclamation au titre du connaissement. Un accord auquel le connaissement se contente de renvoyer ne fait pas partie intégrante dudit connaissement.]</p> <p style="text-align: center;">Observation : Il faudrait vérifier la formulation.</p>

<p>[Article 31f, Le connaissance en tant que document formant titre]</p>
<p>[L'émission et la remise du connaissance au destinataire y désigné ont le même effet, en matière d'acquisition d'un droit sur les marchandises, qu'une remise physique des marchandises, pour autant que le transporteur soit en possession des marchandises. Il en va de même dans le cas du transfert du connaissance à des tiers.]</p>
<p>Chapitre 5, Rapports des transporteurs entre eux</p>
<p>Article 32, Décompte</p>
<p>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.</p>
<p>Article 33, Droit de recours</p>
<p>Par. 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu du présent régime juridique de la présente Convention a un droit de recours contre les autres transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :</p> <p>a) Le transporteur qui a causé le dommage en est le seul responsable ;</p> <p>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 l'alinéa c) ;</p> <p>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.</p>
<p>Par. 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.</p>
<p>Article 34, Conventions au sujet des recours</p>
<p>Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 32 et 33.</p> <p>Observation : Un délai de prescription pour le droit de recours ainsi que des règles et des délais d'exécution pour la procédure de recours devraient être établis dans les dispositions de la Convention.</p>
<p>Chapitre 6, Dispositions finales</p>
<p>Article 35, Secrétariat</p>
<p>Le (la) Secrétaire exécutif(ve) de la Commission économique pour l'Europe assure le secrétariat de la présente Convention.</p>
<p>Article 36, Procédures requises pour signer la Convention et pour devenir Partie</p>
<p>Par. 1 La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies, au Siège de l'Organisation à New York, jusqu'au [date].</p>
<p>Par. 2 La présente Convention est sujette à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des États signataires. Elle sera ouverte à l'adhésion de tout État non signataire.</p>
<p>Par. 3 Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du dépositaire.</p>

<p>Article 37, Entrée en vigueur</p> <p>Par. 1 La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq États auront déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.</p> <p>Observation : Il convient de réfléchir au nombre minimum d'États, ainsi qu'à la nécessité d'affiner le seuil d'entrée en vigueur. En effet, si on n'indique qu'un chiffre absolu, cela pourrait vouloir dire que la convention entrera en vigueur, mais ne s'appliquera jamais (par exemple, si elle n'est ratifiée que par cinq États situés dans le territoire de l'OTIF).</p> <p>Proposition d'amendement :</p> <p>« La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq États de la région euro-asiatique auront déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et si la condition énoncée à l'article 1, paragraphe 1, point 3, est remplie entre ces cinq États. »</p> <p>Observation : Il est proposé de choisir soit les règles applicables dans le cas de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) soit les règles propres à la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises adoptée à Genève le 24 mai 1980.</p>
<p>Par. 2 Pour chaque État qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou qui y adhère après le dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt, par cet État, de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.</p>
<p>Article 38, Dénonciation</p>
<p>Par. 1 Toute Partie peut dénoncer la présente Convention par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire.</p>
<p>Par. 2 La dénonciation prend effet six mois après la date à laquelle le dépositaire en a reçu notification.</p>
<p>Article 39, Extinction</p>
<p>Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des États Parties se trouve ramené à moins de cinq pendant une période de douze mois consécutifs, la présente Convention cesse de produire ses effets à l'expiration de la période en question.</p> <p>Observation : Il convient d'examiner si cette disposition est nécessaire.</p>
<p>Article 40, Règlement des différends</p>
<p>Par. 1 Tout différend entre deux ou plusieurs Parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.</p>
<p>Par. 2 Tout différend entre deux ou plusieurs Parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé de la manière prévue au premier paragraphe du présent article est soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à un tribunal arbitral composé de la façon suivante : chacune des parties au différend nomme un arbitre et ces arbitres désignent un autre arbitre qui sera président. Si, trois mois après avoir reçu une requête, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si les arbitres n'ont pu choisir un président, l'une quelconque de ces parties peut demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à la nomination de l'arbitre ou du président du tribunal arbitral.</p>
<p>Par. 3 La décision du tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article est définitive et a force obligatoire pour les parties au différend.</p>
<p>Par. 4 Le tribunal arbitral arrête son propre règlement intérieur.</p>

<p>Par. 5 Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité.</p>
<p>Par. 6 Toute controverse qui pourrait surgir entre les parties au différend au sujet de l'interprétation ou de l'exécution de la sentence arbitrale peut être portée par l'une quelconque de ces parties devant le tribunal arbitral qui a rendu la sentence pour être jugée par lui.</p>
<p>Par. 7 Chaque partie au différend supportera individuellement les frais de son propre arbitre et de ses représentants dans la procédure arbitrale ; les frais relatifs à la présidence et les autres frais seront supportés à parts égales par les parties au différend.</p>
<p>Article 41, Réserves</p>
<p>Par. 1 Toute Partie peut, au moment où elle signe, ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par les paragraphes 2 à 7 de l'article 40 de la présente Convention. Les autres Parties ne sont pas liées par ces paragraphes envers toute Partie ayant formulé une telle réserve.</p>
<p>Par. 2 Toute Partie ayant formulé une réserve conformément au premier paragraphe du présent article peut à tout moment retirer cette réserve par notification adressée au dépositaire.</p>
<p>Par. 3 À l'exception des réserves prévues au premier paragraphe du présent article, aucune réserve à la présente Convention n'est admise.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Le paragraphe 2 de l'article 1 permet également la formulation d'une réserve.</p>
<p>Article 42, Procédure de modification des dispositions de la Convention</p>
<p>Par. 1 Après une période d'un an à dater de son entrée en vigueur, la présente Convention pourra être modifiée suivant la procédure définie au présent article.</p>
<p>Par. 2 Toute proposition d'amendement à la présente Convention émanant de l'une de ses Parties devra être communiquée au Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe, pour examen et décision.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : L'OTIF et l'OSJD devraient prendre part à l'examen des propositions d'amendements. La participation aux sessions restera régie par le règlement intérieur applicable.</p> <p style="padding-left: 40px;">Proposition d'amendement :</p> <p style="padding-left: 40px;">« Toute proposition d'amendement à la présente Convention émanant de l'une de ses Parties devra être communiquée au Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe, pour examen et décision. Le secrétariat communiquera également les propositions d'amendements aux organisations internationales compétentes et transmettra l'opinion de ces dernières au Groupe de travail. »</p>
<p>Par. 3 Les Parties à la présente Convention feront tout leur possible, aux sessions du Groupe de travail, pour parvenir à un consensus concernant l'adoption de l'amendement proposé. Si, malgré ces efforts, aucun consensus n'est obtenu sur l'amendement proposé, ce dernier nécessitera, en dernier ressort, pour son adoption, une majorité des deux tiers des Parties, présentes et votantes. Toute proposition d'amendement adoptée par consensus ou à la majorité des deux tiers des Parties sera transmise au dépositaire par le secrétariat de la Convention, qui la communiquera pour acceptation à toutes les Parties ainsi qu'aux États signataires.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il convient d'envisager de fixer un quorum pour les votes, par exemple un vote favorable d'une majorité des deux tiers des Parties lorsque la majorité des Parties est présente. Les règles de vote pourraient être alignées sur le nouveau règlement intérieur du SC.2.</p> <p style="padding-left: 40px;">Proposition d'amendement :</p> <p style="padding-left: 40px;">« [...] pour son adoption, une majorité des deux tiers des Parties, présentes et votantes, lorsque la majorité des Parties est présente. »</p>

<p>Par. 4 Dans un délai de neuf mois à compter de la date de la communication par le dépositaire de la proposition d'amendement, toute Partie pourra faire connaître au dépositaire qu'elle a une objection à l'amendement proposé.</p> <p style="text-align: center;">Observation : Il faudrait vérifier la formulation.</p>
<p>Par. 5 L'amendement proposé est réputé accepté si, à l'expiration du délai de neuf mois prévu au paragraphe précédent, aucune objection n'a été notifiée par une Partie à la présente Convention. En cas d'objection, l'amendement proposé est sans effet.</p>
<p>Par. 6 Si un pays adhère devient Partie contractante à la présente Convention entre le moment où le dépositaire reçoit notification d'une proposition d'amendement et l'expiration de la période de neuf mois prévue au paragraphe 4 du présent article, le secrétariat de la Convention informe dès que possible le nouvel État partie de la proposition d'amendement. Avant l'expiration de cette période de neuf mois, le nouvel État partie pourra faire connaître au dépositaire qu'il a une objection à l'amendement proposé.</p> <p style="text-align: center;">Observation : Il convient d'examiner si le terme « pays » devrait être remplacé par « État ».</p>
<p>Par. 7 Le dépositaire adresse, le plus tôt possible, une notification à toutes les Parties pour les informer des objections notifiées au titre des paragraphes 4 et 6 du présent article ainsi que de tout amendement accepté au titre du paragraphe 5 ci-dessus.</p>
<p>Par. 8 Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur six mois après la date à laquelle le dépositaire aura notifié l'acceptation de l'amendement aux Parties.</p>
<p>Par. 9 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'acceptation d'un amendement à la présente Convention, conformément à la procédure prévue au présent article, mais avant l'entrée en vigueur de celui-ci, sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur de l'amendement.</p>
<p>Par. 10 Tout instrument de cette nature déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.</p>
<p>Article 43, Convocation d'une conférence</p>
<p>Par. 1 Une fois que la présente Convention sera entrée en vigueur, toute Partie pourra, par notification adressée au secrétariat de la Convention, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser ladite Convention. Le secrétariat de la Convention notifiera cette demande à toutes les Parties et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties lui ont signifié leur assentiment à cette demande.</p>
<p>Par. 2 Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le secrétariat de la Convention en avise toutes les Parties et les invite à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le secrétariat de la Convention communiquera à toutes les Parties l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que les textes de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.</p> <p style="text-align: center;">Observation : L'OTIF et l'OSJD devraient être impliquées.</p> <p style="text-align: center;">Proposition d'amendement :</p> <p style="text-align: center;">« Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le secrétariat de la Convention en avise toutes les Parties et les organisations internationales compétentes et les invite à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. [...] »</p>

<p>Par. 3 Le secrétariat de la Convention invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les États visés au paragraphe 2 de l'article 36 [article relatif à la procédure de signature] de la présente Convention.</p> <p style="padding-left: 40px;">Observation : Il convient d'examiner si les organisations internationales compétentes (en particulier l'OTIF et l'OSJD) devraient également être invitées à la conférence proprement dite en application de la présente Convention ou si cette question est du ressort du règlement intérieur applicable.</p>
<p>Article 44, Déclaration concernant les territoires</p>
<p>Par. 1 Tout pays peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente Convention est applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. La Convention sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quatre-vingt-dixième jour après réception de cette notification par le dépositaire ou, si à ce jour la Convention n'est pas encore entrée en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.</p>
<p>Par. 2 Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre la présente Convention applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international peut, conformément à l'article 38 [article relatif à la dénonciation], dénoncer la Convention en ce qui concerne ledit territoire.</p>
<p>Article 45, Notification par le dépositaire</p>
<p>Outre les notifications prévues aux articles 42 et 43 [articles relatifs à la modification des dispositions de la Convention et à la convocation d'une conférence], le dépositaire notifiera aux pays visés au premier paragraphe de l'article 36 [article relatif à la procédure de signature], ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 36 [article relatif à la procédure de signature] :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Les ratifications et les adhésions relevant de l'article 36 [article relatif à la procédure de signature] ; b) Les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 37 [article relatif à l'entrée en vigueur] ; c) Les dénonciations au titre de l'article 38 [article relatif aux dénonciations] ; d) L'extinction de la présente Convention conformément à l'article 39 [article relatif à l'extinction] ; e) Les notifications reçues conformément à l'article 44 [article relatif à la déclaration concernant les territoires] ; f) Les déclarations et notifications reçues au titre des paragraphes 1 et 2 de l'article 41 [article relatif aux réserves]. <p style="padding-left: 40px;">Observation : À l'alinéa f), la réserve prévue au paragraphe 2 de l'article 1 devrait aussi être mentionnée. On pourrait aussi envisager d'ajouter une notification relative aux accords bilatéraux (voir l'observation concernant le paragraphe 3 de l'article 1).</p>

Article 46, Dépôt du texte de la présente Convention auprès du Secrétaire général

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait à [lieu], le [date], en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

Observation : Un ajout est proposé conformément à la pratique internationale habituelle.

Proposition d'amendement :

« Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention **et en transmettra un exemplaire certifié conforme à chaque État signataire ou adhérent.** [...] »