



Conseil économique et social

Distr. générale
30 octobre 2014
Français
Original: anglais, français et russe

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire

Neuvième session

Genève, 30 et 31 octobre 2014

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Uniformisation du droit ferroviaire international en vue d'instaurer un régime juridique unique pour le transport ferroviaire

Projet de dispositions juridiques pertinentes*

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document a été établi sur la base des activités et des résultats prévus pour le module 4 intitulé: «Projet de chemin de fer transeuropéen (TER)» du programme de travail du sous-programme «Transports» pour la période 2014-2015 (ECE/TRANS/2014/23) et du Mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ECE/TRANS/2013/9), tels qu'ils ont été adoptés par le Comité des transports intérieurs le 28 février 2013 (ECE/TRANS/236, par. 72) et par le Comité exécutif de la CEE le 11 juillet 2013 (EXCOM/CONCLU/62 et ECE/EX/2013/L.7).

2. Afin de trouver un accord sur les dispositions légales explicatives à inclure dans un nouveau système juridique de chemin de fer international, le Groupe d'experts a entrepris, à sa huitième session, la deuxième révision du document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8. Ce document évalue les dispositions légales pertinentes de la COTIF/CIM et de la SMGS, ainsi que le libellé des dispositions convenues lors des sessions précédentes et celui des dispositions qui devront être négociées avant d'être approuvées. Cet échange de vues s'est fait article par article de l'article A (champ d'application) à l'article KK inclus (qui concerne les accords de recours) (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/7, par. 4-46).

* Le présent document est publié sans avoir été revu par les services d'édition.

3. Sur la base des discussions et des commentaires reçus au cours de la huitième session et de la réunion des "Amis du Président" le secrétariat a rédigé le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/11 pour qu'il soit examiné et revu par le Groupe.

Champ d'application

Article 1 CIM/article 1 SMGS, article 2 (nouvelles Dispositions générales)

Les Règles CIM sont applicables aux transports entre Parties contractantes auxdites Règles, même en cas de transit par un pays tiers. Cela n'entraîne pas d'obligations légales à l'État de transit qui peut agir selon son propre droit international privé. Les Règles CIM sont également applicables (comme c'est le cas avec la CMR) lorsque seul un État, sur le territoire duquel a lieu la prise en charge de la marchandise ou sa livraison, est Partie contractante auxdites Règles (voir aussi CM art. 1, par. 2).

La Convention SMGS (2012) est applicable uniquement aux transports sur les réseaux des compagnies de chemin de fer qui ont adhéré à ladite convention (y compris les transports en transit).

Si la SMGS n'est pas applicable dans le pays d'origine ou le pays de destination et si les compagnies de chemin de fer d'au moins deux pays parties à la SMGS participent au transport, le tarif de transit pertinent est applicable sous réserve qu'aucun autre accord concernant le transport international direct par chemin de fer (Règles CIM en particulier) ne soit applicable.

Un nouveau régime ferroviaire unifié pourrait entrer en application dans le cas où, pour un contrat unique de transport de marchandises par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie (conclu, par exemple, entre un transitaire ou plusieurs compagnies de chemin de fer d'une part et un expéditeur d'autre part pour le transport de marchandises entre Genève et Irkoutsk), on ne pourrait appliquer les Règles CIM ni la SMGS, mais seulement la législation nationale.

Un nouveau régime ferroviaire unifié ne remplacerait pas les Règles CIM ni la SMGS tant que les parties au contrat de transport de

Article A Champ d'application

1. Le présent régime juridique/la présente loi type s'applique à un (unique) contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux,

1. lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents qui sont Parties contractantes audit régime, et

2. si les parties au contrat de transport conviennent que ledit contrat est soumis à ce même régime, et

3. si les prescriptions de la CIM et/ou de la SMGS ou accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États contractants ne s'appliquent pas au contrat (unique) couvrant la totalité du voyage.

2. Les Parties au contrat de transport peuvent aussi convenir d'une application de ce régime juridique pour les opérations de transport intermodal, en complément au transport ferroviaire transfrontalier, s'ils ne contredisent pas les lois internationales régissant les autres modes de transport.

(cf. également la proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014 à l'Article A)

3. Deux ou plusieurs États contractants peuvent conclure des accords qui déclarent ce régime juridique applicable aux contrats de transport par chemin de fer entre leurs pays dans d'autres cas que réglementée au § 1 et § 2. (cf. Article 4 par. 2 CIM)

marchandises accepteraient, comme c'est le cas aujourd'hui, une rupture dans la livraison et une réexpédition des marchandises aux limites extérieures CIM/SMGS.

Un nouveau régime ferroviaire unifié ne limitera pas l'application du paragraphe 2 de l'article premier des Règles CIM (ou de dispositions semblables qui pourraient être énoncées dans une future version de la SMGS), qui autorise les parties au contrat de transport de marchandises par chemin de fer à s'entendre sur la stricte application des Règles CIM lorsque au moins le lieu de prise en charge ou de livraison des marchandises se trouve sur le territoire d'une Partie contractante auxdites Règles.

Les possibilités qu'offre le paragraphe 2 de l'article premier des Règles CIM, applicables depuis 2006, n'avaient jamais été exploitées. Cela peut s'expliquer par le fait que l'extension de dispositions juridiques au-delà du champ d'application du cadre pertinent du droit public n'exclut pas un éventuel conflit avec une législation obligatoire extérieure au cadre CIM et n'est pas bien connue des acteurs publics et privés.

Un nouveau régime ferroviaire unifié, faisant la synthèse des procédures administratives et des dispositions juridiques CIM et SMGS bien connues, pourrait favoriser l'adhésion de toutes les parties et faciliter la mise en œuvre entre celles-ci.

La nécessité de prévoir des dispositions pertinentes régissant le transport routier, le transport par voie navigable et le transport maritime en complément du transport international par chemin de fer, comme cela est le cas aux paragraphes 3 et 4 de l'article premier des Règles CIM, a été examinée.

Article 5 CIM/article 2 SMGS, article 4 Dispositions générales

Les Règles CIM, la SMGS et d'autres conventions internationales (par exemple, CMR art. 41; CM art. 49, 26 et 47) établissent des dispositions contraignantes, pour autant qu'elles ne prévoient pas des dérogations ou des exceptions.

Il en va de même si les parties à un contrat de transport conviennent de l'application du nouveau régime ferroviaire. Si les parties ont convenu de l'applicabilité du régime juridique, celui-ci à force obligatoire et s'applique dans son ensemble.

De la même façon que le paragraphe 3 de l'article 5 des Règles CIM ou les articles 25 à 27 de la CM, un nouveau régime ferroviaire unifié pourrait stipuler que le transporteur peut assumer envers ses clients une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles prévues par le nouveau régime.

Article 2 CIM/article 4 SMGS

Les conventions relatives aux transports internationaux régissent les relations contractuelles entre les transporteurs et leurs clients. Elles comportent des dispositions de droit privé. Le droit public demeure inchangé. Les Règles CIM et la SMGS tiennent compte de ces considérations de différentes façons.

Un nouveau régime ferroviaire unifié pourrait également tenir compte de ces considérations et, au besoin, faire également référence aux règlements administratifs et de sécurité de plus en plus importants des compagnies de chemin de fer, qui devraient rester indépendants du nouveau régime (notamment les règlements concernant les concessions octroyées aux entreprises ferroviaires et la surveillance de ces entreprises, la certification au titre de la sécurité et les droits d'accès aux infrastructures).

Article B Droit contraignant

1. Sauf disposition contraire dans le présent régime juridique, toute stipulation, convenue par les parties au contrat de transport, qui dérogerait audit régime est nulle et de nul effet. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport **convenu par les parties et ne s'éloignant pas du régime juridique prévu. (cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)**

2. Nonobstant, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par le présent régime ferroviaire.

Article C Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'applique le présent régime ferroviaire restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

Un nouveau régime ferroviaire unifié suppose et peut stipuler que les transports auxquels il s'applique doivent rester soumis à ces prescriptions et à d'autres prescriptions du droit national et international. Dans les cas d'infraction, des sanctions sont applicables conformément au droit public national.

Contrat de transport et prestations des transporteurs

Article 6 CIM/articles 7, 8 SMGS, Article 7, 8 (par. 3, 4) Dispositions générales

Conformément à l'article 6 des Règles CIM (CMR art. 4), le contrat de transport est conclu par accord entre les parties concernées. Conformément à l'article 7 de la SMGS, le contrat de transport est conclu par l'établissement de la lettre de voiture et par la prise en charge des marchandises accompagnées de la lettre de voiture.

Comme le nouveau régime ferroviaire unifié ne doit devenir applicable qu'après accord entre toutes les parties, la conclusion du contrat de transport impliquerait également l'accord de toutes les parties. Cet accord pourrait être conclu avant la prise en charge des marchandises accompagnées de la lettre de voiture, en particulier pour les gros contrats (en termes de volume).

Le paragraphe 1 du projet énonce l'obligation pour le transporteur de transporter et de livrer les marchandises tandis que l'obligation de l'expéditeur est de payer les frais régis par l'Article G paragraphe 1.

Conformément aux Règles CIM et à la SMGS, une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Un envoi ne doit plus nécessairement correspondre à un seul wagon.

Article D Contrat de transport

1. Au titre du contrat de transport, le transporteur est tenu de transporter la marchandise à destination et de la remettre au destinataire. Sous réserve de l'article G, l'expéditeur est tenu de payer les frais afférents au transport.

2. Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture (**uniforme**). **Un modèle uniforme de la lettre de voiture peut être établie par les associations et organisations représentatives en accord avec les associations internationales des clients internationaux et les organes ayant compétence pour les questions douanières dans les États contractants à ce régime juridique.**

Pour l'ensemble des marchandises (l'envoi) à transporter selon le contrat de transport, seule une lettre de voiture est établie, même si l'ensemble des marchandises comprend plusieurs sous-ensembles ou est transporté dans plusieurs wagons ou dans un train complet. **(cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)**

Il pourrait être fait référence à la nouvelle lettre de voiture commune CIM/SMGS (voir SMGS art. 7, par. 15) dans le nouveau régime ferroviaire unifié.

Conformément aux Règles CIM et à la SMGS (ainsi qu'à la CMR art. 5 et à la CM art. 7), la lettre de voiture doit être signée ou dûment approuvée par les parties concernées. Au besoin, le nombre d'exemplaires et leur distribution aux différentes parties concernées pourraient aussi faire l'objet dans le nouveau régime ferroviaire unifié de dispositions conformes à celles de la SMGS, de la CMR et de la Convention de Montréal.

L'usage d'une lettre de voiture électronique devrait être permis, comme c'est le cas dans les Règles CIM et dans la SMGS. Des consultations avec des experts ont fait apparaître qu'il pourrait être nécessaire de tenir compte dans le nouveau régime ferroviaire du Protocole à la CMR du 20 février 2008 et du chapitre 3 des Règles de Rotterdam, qui comportent davantage de précisions sur l'enregistrement électronique que les Règles CIM et la SMGS.

L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis au présent régime ferroviaire. (cf. **proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014**)

3. La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et par le transporteur. La signature peut être remplacée par une empreinte, un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre marque appropriée dans la mesure où les lois le permettent. (cf. **proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014**)

Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture, de manière appropriée, la prise en charge de la marchandise, et doit remettre le duplicata à l'expéditeur. (L'OSJD propose de supprimer cette phrase)

4. La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme de communication électronique. (cf. **proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014**)

La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée dans le présent régime juridique. Les exigences techniques sont déléguées à des organismes autorisés.

Alternative 1 (Allemagne) :

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

Alternative 2 (Protocol CMR du 20.02.2008) :

La lettre de voiture et son duplicata peuvent être établis sous la forme de communication électronique. Une lettre de voiture conforme au présent paragraphe sera considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée à ce régime juridique et, de ce fait, aura la même force probante et produira les mêmes effets que cette dernière.

Authentification de la lettre de voiture électronique

La lettre de voiture électronique est authentifiée par les parties au contrat de transport moyennant une signature électronique fiable garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. La fiabilité du procédé de signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique :

(a) est liée uniquement au signataire;

(b) permet d'identifier le signataire;

(c) a été créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif; et

(d) est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable.

La lettre de voiture électronique peut aussi être authentifiée par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique a été établie.

Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à toute personne habilitée à cet effet.

Conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique

La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée à la Convention.

Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des indications qu'elle contient à compter du moment où elle a été établie pour la première fois sous sa forme définitive. Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de tout ajout et de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'exposition.

Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention.

La procédure employée pour compléter ou modifier la lettre de voiture électronique doit permettre la détection en tant que telle de tout complément ou toute modification et assurer la préservation des indications originales de la lettre

de voiture électronique.

Mise en œuvre de la lettre de voiture électronique

Les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent des procédures et de leur mise en œuvre pour se conformer aux dispositions du présent Protocole et de la Convention, notamment en ce qui concerne:

(a) La méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée;

(b) L'assurance que la lettre de voiture électronique conservera son intégrité;

(c) La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire;

(d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu;

(e) Les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique; et

(f) Les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.

Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture électronique et être aisément vérifiables.

(= Conformément à l'article 2. 5 du Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique, signée à Genève, le 20 février 2008, en vigueur depuis le 5 juin 2011)

Article 7 CIM/article 7 SMGS, article 8 (par. 1 et 2) Dispositions générales

La CMR (art. 6), les Règles CIM et dans une certaine mesure la SMGS et la CM (art. 5 et 6) ne comportent pas toutes les mêmes indications dans la lettre de voiture:

- a) Indication obligatoire dans tous les cas;
- b) Indication obligatoire lorsqu'il y a lieu de la fournir;

Article E

Lettre de voiture / Contenu de la lettre de voiture (cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)

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;

c) Indication facultative.

Cette même distinction pourrait être reproduite dans le nouveau régime ferroviaire.

- d) Le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur désigné dans le contrat;
- e) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;
- f) Le lieu désigné pour la livraison;
- g) Le nom et l'adresse du destinataire;
- h) La dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement admise;
- i) Le nombre de colis et leurs signes et numéros particuliers;
- j) Le numéro du ou des wagons, dans lesquels l'envoi est transporté;
- k) Dans le cas d'une unité de transport 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 organe désigné dans le contrat;
- n) Les frais afférents au transport dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire.

(cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014 :

n) Coût du transport (transport de la marchandise, émoluments pour le chauffeur, le conducteur de train routier, autres frais et dépenses survenant durant la période comprise entre la conclusion du contrat du transport et la livraison de la marchandise au destinataire, y compris ceux relatifs au transbordement du chargement) qui doit être réglé par le destinataire.

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

- a) Les frais / paiements sur les transports et frais (cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014) que l'expéditeur prend à sa charge;
 - b) La période de transit / le délai de livraison convenu dans lequel le transport doit être effectué;
 - c) L'itinéraire convenu à suivre (cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014);
 - d) Une liste des documents non cités au paragraphe 1, lettre n) remis au transporteur;
 - e) Les inscriptions / les informations (disponibles) de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.
3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 8 CIM/article 12 SMGS, article 9 Dispositions générales

L'article 8 des Règles CIM, le paragraphe 1 de l'article 12 de la SMGS, l'article 7 de la CMR et l'article 10 de la CM contiennent des dispositions semblables en ce qui concerne la responsabilité de l'expéditeur pour les renseignements inscrits dans la lettre de voiture. L'article 9 des Règles CIM et l'article 22 de la CMR contiennent également des dispositions sur les mesures que le transporteur doit prendre dans le cas où il n'a pas été informé de la nature dangereuse des marchandises qu'il a prises en charge. Des dispositions générales analogues pourraient être introduites dans le nouveau régime ferroviaire sur cette base.

Conformément aux principes généraux du droit, l'expéditeur est responsable des renseignements que le transporteur indique dans la lettre de voiture à sa demande. Il n'est donc pas nécessaire d'énoncer ces principes dans le texte du nouveau régime.

Article F

Responsabilité pour les renseignements indiqués dans la lettre de voiture

1. L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait:
 - a) D'inscriptions par ou pour le compte de l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions incorrectes; ou
 - b) De l'omission par l'expéditeur de divulguer la nature dangereuse des marchandises.
2. Lorsque l'expéditeur a omis de divulguer la nature dangereuse des marchandises, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation de la valeur de la marchandise, mais avec une

Article 10 CIM/articles 15, 13, 12 (par. 3) SMGS, articles 24, 23 Dispositions générales

Dans le cas où le nouveau régime ferroviaire ne serait applicable qu'avec l'accord des parties au contrat de transport, les obligations de service public du transporteur (en particulier les obligations relatives au transport et aux tarifs) ne seraient pas pertinentes. Par conséquent, il serait possible d'introduire dans le texte du nouveau régime des dispositions appropriées sur le paiement des frais qui seraient conformes à celles de la CMR (art. 6, par. 1, al. *i* et par. 2, al. *b*, et art. 13, par. 2) et aux Règles CIM (art. 7, par. 1, al. *o* et par. 2, al. *b*, art. 10 et art. 17, par. 1).

Dans le cas où les coûts seraient déjà spécifiés dans les dispositions détaillant la lettre de voiture, il pourrait être suffisant de faire référence uniquement aux «coûts afférents au transport».

Article 11 CIM/article 12 (par. 2) SMGS, article 16 Dispositions générales

L'article 11 des Règles CIM ainsi que le paragraphe 2 de l'article 12 et le paragraphe 7 de l'article 9 de la SMGS contiennent des dispositions comparables en ce qui concerne la vérification des marchandises. Ainsi, les dispositions pertinentes du nouveau régime ferroviaire pourraient être fondées sur les dispositions CIM, plus courtes, et, dans l'intérêt des clients, pourraient aussi comprendre les dispositions pertinentes de la section 3 du paragraphe 2 de l'article 12 de la SMGS.

compensation **des coûts de la destruction des marchandises (cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)**, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article G Paiement des frais

1. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur. L'Article M reste inchangé.

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

3. Si le prix du transport, conformément au contrat de transport, est calculé séparément par chaque transporteur participant au transport pour son segment du parcours, il est calculé selon les systèmes de tarification et les tarifs appliqués par le transporteur concerné.

(A discuter plus tard; pas de nouvelle proposition de l'OSJD)

Article H Vérification

1. Sous réserve du par. 3 le transporteur a le droit de vérifier **(à tout moment)** si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. **Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants (à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'État où la vérification a lieu).** **(Proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014 : la deuxième phrase devrait être supprimée)**

2. Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les prescriptions de droit public n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur **(la copie de la lettre de voiture qui**

Conformément à l'article 8 de la CMR, le transporteur est tenu de procéder à certaines vérifications concernant les inscriptions dans la lettre de voiture et le contenu de l'envoi, même si l'expéditeur ne les exige pas.

Il ne semble pas approprié d'introduire une disposition comparable pour le transport ferroviaire du fait que les moyens requis ne sont pas les mêmes que dans le transport routier.

Les dispositions relatives à la force probante de la lettre de voiture (art. 1 de la nouvelle convention) précisent quelles vérifications le transporteur doit effectuer dans son propre intérêt, de façon à préserver ses droits.

Article 12 CIM/articles 8, 23 (par. 6) SMGS, article 7 Dispositions générales

Contrairement à la CMR, les Règles CIM font une distinction, en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture, entre un chargement des marchandises effectué par le transporteur et un chargement effectué par l'expéditeur. Cela s'explique par le fait que les procédures mises en œuvre ne sont pas les mêmes dans le transport ferroviaire et dans le transport routier.

La SMGS considère la force probante de la lettre de voiture dans différentes dispositions, mais de façon plus restreinte que la CMR et les Règles CIM.

accompagne la marchandise, ainsi que dans le duplicata du) le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, **(et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci)**. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement. **(cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014)**

3. La vérification du contenu de la marchandise durant le trajet ne peut être effectuée que si elle est prévue par les réglementations douanières et autres, ainsi que dans le but d'assurer la sécurité du trafic ferroviaire et la préservation du chargement pendant le trajet.

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

(cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014 : par. 3–4 doivent être supprimés en relation avec les spécificités de transport ferroviaire)

Article I Force probante de la lettre de voiture

1. La lettre de voiture, signée par l'expéditeur et le transporteur, 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. **(cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014)**

2. Si la lettre de voiture, signée par l'expéditeur et le transporteur ne contient aucune réserve particulière de la part du transporteur, il est entendu, jusqu'à preuve du contraire, que les marchandises et leur conditionnement étaient **(apparemment)** en bon état / **approprié** au moment de leur prise en charge par le transporteur. **(cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014)**

Le nouveau régime ferroviaire unifié pourrait comporter des dispositions qui seraient fondées sur la CMR et qui tiendraient également compte des procédures propres aux chemins de fer.

Article 14, 13 CIM/article 9 SMGS, articles 11, 12 Dispositions générales

Les Règles CIM et la SMGS contiennent des dispositions relatives à l'emballage et au chargement des marchandises, tandis que la CMR ne traite que de l'emballage. Si le nouveau régime ferroviaire doit également comporter des dispositions concernant le chargement des marchandises, il serait bon de prévoir un seul article, comme dans la SMGS.

Article 15 CIM/article 11 SMGS, Article 15 Dispositions générales

Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur l'article 11 de

3. Lorsque le transporteur a chargé les marchandises (**ou les a vérifiées conformément à l'article H**), 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 / **approprié** au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi (**jusqu'à preuve du contraire**) dans le cas où elle comporte une réserve motivée. (**cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014**)

Article J Conditionnement et chargement

1. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage ou de l'étiquetage de la marchandise ou la défectuosité du marquage, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, celui-ci n'ait pas fait de réserves à son sujet.
2. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. Dans le cas où la lettre de voiture ne contient aucune information sur la personne ayant effectué le chargement, il sera considéré que celui-ci a été effectué par l'expéditeur.
3. En cas de défectuosité apparente ou connue de l'emballage, de l'étiquetage ou du chargement de la marchandise, le transporteur peut accepter de la prendre en charge dans des conditions contractuelles particulières.

Article K Accomplissement des formalités administratives

1. Aux fins des formalités douanières ou autres exigées avant la livraison de la

la CMR, mais ne devrait pas reprendre les dispositions détaillées des paragraphes 4 à 8 de l'article 15 des Règles CIM.

marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur des **(de tous les)** dommages dus à l'absence, l'insuffisance ou l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de dommage par la faute du transporteur. **(cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)**

3. Le transporteur est responsable des **(toutes les)** conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents **(ou la perte ou les dommages causés par l'utilisation irrégulière de ces documents)** ait eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et dont il ne pouvait pas prévoir les conséquences. L'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise. **(cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)**

Article 16 CIM/article 14 SMGS, article 17 Dispositions générales

Le délai de livraison devrait être déterminé principalement par accord entre les parties, comme cela est prévu par l'article 19 de la CMR, l'article 16 des Règles CIM et le paragraphe 7 de l'article 14 de la SMGS.

Le délai de livraison convenu peut être limité aux envois par wagon complet (voir la proposition pour l'article A, par. 1).

Article 17 CIM/article 17 SMGS, article 19 Dispositions générales

Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur l'article 13 de la CMR, l'article 17 des Règles CIM et le paragraphe 1 de l'article 17 de la SMGS. Il pourrait également prévoir un droit de gage du transporteur conformément à l'article 19 de la SMGS.

Lors de la reprise des marchandises, le destinataire doit payer **tous** les montants spécifiés même si les marchandises sont endommagées

Article L Délais de livraison

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

Article M Livraison

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

ou partiellement perdues. Son indemnité pour perte ou dommages est réglée par les Articles T et U.

Lorsque le destinataire refuse d'accepter les marchandises les Articles P et Q sont applicables.

Article 18 CIM/article 20 SMGS, article 18 Dispositions générales

Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur les sections 1 à 4 de l'article 12 de la CMR, l'article 18 des Règles CIM et les paragraphes 1 à 3 et 7 de l'article 20 de la SMGS.

Des dispositions conformes à celles du paragraphe 7 de l'article 20 de la SMGS semblent plus pertinentes que celles du paragraphe 3 de l'article 18 des Règles CIM et pourraient également être retenues.

Le droit de se débarrasser des marchandises est limité par l'obligation du transporteur d'effectuer les instructions (cf. Art. O par. 2). Dans la pratique, le fonctionnement d'un train circulant avec plusieurs wagons et beaucoup de différents envois chargés dans les wagons ne permet pas d'exécuter les instructions d'un seul

2. Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur, en vertu du paragraphe 1, de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. En cas de contestation à ce sujet, le transporteur n'est obligé d'effectuer la livraison de la marchandise que si une caution lui est fournie par le destinataire. **(cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)**

3. 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 / **les demandes (exigences)** qui résultent pour lui du contrat de transport. **(cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)**

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

5. Le présent régime juridique ne porte pas atteinte au droit de rétention que le contrat de transport ou la loi applicable peut accorder au transporteur en garantie de sa créance.

Article N Droit de disposer de la marchandise

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

expéditeur/destinataire. L'ensemble du train serait arrêté et aiguillé et les frais payables au transporteur (cf. Article O par. 1 S. 2) seraient immenses.

Article 19 CIM/article 20 SMGS

Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur les sections 5 à 7 de l'article 12 de la CMR, l'article 19 des Règles CIM et les paragraphes 4 à 6, 10 et 11 de l'article 20 de la SMGS.

En outre, des clauses sur le droit et les procédures de disposition de la marchandise pourraient être réunies et introduites dans le nouveau régime ferroviaire, comme c'est le cas dans l'article 12 de la CMR et l'article 20 de la SMGS.

2. L'expéditeur cède au destinataire son droit de disposer de la marchandise au moment qu'il a lui-même fixé dans la lettre de voiture. Sauf disposition contraire de l'expéditeur, ce droit revient au destinataire dès que la marchandise arrive dans le pays de destination. Si le destinataire est investi de ce droit, c'est à lui seul que doit obéir le transporteur. **Si le destinataire a le droit de disposition, le transporteur doit se conformer uniquement les ordres du destinataire. (cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014 de supprimer cette phrase)**

3. Si, en exerçant son droit de disposer de la marchandise, le destinataire ordonne de la livrer à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.

4. Le droit de disposer de la marchandise s'éteint lorsque le destinataire ou un autre ayant droit a pris possession de la lettre de voiture du transporteur ou a accepté la marchandise ou a fait valoir ses droits en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article M.

Article O

Exercice du droit de disposition

1. Si la personne qui exerce le droit de disposition veut modifier le contrat de transport, elle doit présenter au transporteur (**le duplicata de**) la lettre de voiture, sur lequel doivent être portées les nouvelles instructions. **(Elle doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions, sauf si le transporteur est fautif.) (cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014)**

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

3. Lorsque, en raison des dispositions prévues aux paragraphes 1 et 2, le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser

immédiatement la personne dont émanent ces instructions.

4. Le transporteur qui n'a pas exécuté correctement les instructions données dans les conditions prévues au présent article est responsable envers la personne fondée à demander réparation pour la perte ou le dommage qui en résulte, pour autant que le transporteur soit fautif. Si le transporteur exécute les instructions de l'expéditeur sans demander que lui soit présenté le duplicata de la lettre de voiture, il est responsable de toute perte ou dommage en résultant envers le destinataire, si le duplicata a été transmis à ce dernier. L'éventuelle indemnité ne peut excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

5. Le transporteur a le droit d'exiger le paiement des frais de transport supplémentaires et les dépenses qui ont surgi en raison des changements qui ont été faites dans le contrat de transport. (cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)

Articles 20, 21 CIM/article 21 (par. 1, 2, 4) SMGS, article 21 Dispositions générales

La CMR (art. 14 et 15) et les Règles CIM indiquent les obstacles au transport et à la livraison dans deux articles, tandis que la SMGS traite de ces mêmes obstacles et de leurs conséquences dans un seul article (art. 21). La CMR (art. 16) et les Règles CIM exposent les conséquences du défaut de livraison dans un article distinct.

Tout comme la SMGS, le nouveau régime ferroviaire pourrait traiter des obstacles au transport et à la livraison dans un même article. Les conséquences pourraient être exposées dans un article distinct, pour des raisons de clarté.

Article P

Obstacles au transport et à la livraison de la marchandise

1. S'il s'avère, une fois que la marchandise a été prise en charge par le transporteur, que le transport ou la livraison ne peuvent être effectués conformément au contrat, le transporteur doit demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise ou, si des circonstances empêchent la livraison, à l'expéditeur.

(Prévoir les cas de non réception des indications par le transporteur de l'expéditeur ou l'impossibilité d'exercer ses indications) (cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)

2. Si le destinataire, conformément au paragraphe 3 de l'article O, 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 que l'autre personne était le destinataire.

3. Si les obstacles au transport peuvent être évités en modifiant l'itinéraire, le transporteur doit décider s'il convient de faire cette modification ou s'il est dans l'intérêt de l'ayant droit de lui demander des instructions.

4. Lorsque l'obstacle à la livraison est levé avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au

Article 22 CIM/article 21 (par. 3, 5 à 8) SMGS

destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

Article Q
Conséquences des obstacles au transport et à la livraison

1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause sa demande d'instructions, l'exécution des instructions reçues ou une décision prise conformément au paragraphe 3 de l'article P, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment recouvrer le montant du prix du transport applicable à l'itinéraire emprunté et dispose du délai de livraison correspondant à cet itinéraire.

2. Si le transporteur ne peut pas, dans un délai raisonnable, obtenir des instructions licites et raisonnables, il prend les mesures qui lui semblent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise. Il peut, par exemple, renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou la décharger pour le compte de l'ayant droit, auquel cas le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce dernier. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais.

3. Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise, sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut aussi faire procéder à la vente lorsque, dans un délai imparti, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée, auquel cas il peut détruire la partie inutilisable de la marchandise.

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

5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

6. L'article C n'est pas affecté.

Responsabilité

Articles 23, 26, 27 CIM/article 23 SMGS, articles 30, 32 Dispositions générales

Tout comme la CMR (art. 17), les Règles CIM et la SMGS prévoient, indépendamment de toute faute, une responsabilité contractuelle du transporteur en cas de perte de marchandises, de dommages à celles-ci ou de retard dans leur livraison, ainsi que des raisons particulières pour lesquelles le transporteur peut être déchargé de sa responsabilité.

Le nouveau régime ferroviaire pourrait reprendre ces dispositions, sans pour autant autoriser certains privilèges d'exonération de responsabilité (CMR art. 17, par. 4 et art. 18, par. 2 à 5; Règles CIM art. 23, par. 3 et art. 25, par. 2 et 3; SMGS art. 23, par. 9).

Des dispositions supplémentaires sur l'exonération [absolue] de responsabilité, telles que celles des paragraphes 4 et 5 de l'article 23 de la SMGS et de l'article 24 des Règles CIM, semblent superflues.

Charge de la preuve (art. 25 CIM/art. 23 (par. 8) SMGS, art. 34 Dispositions générales)

Sachant que la charge de la preuve imposée au transporteur découle des règles générales d'administration de la preuve, il n'est pas indispensable d'inclure des dispositions particulières à ce sujet dans le nouveau régime ferroviaire, contrairement à ce qui est fait dans la CMR, les Règles CIM et la SMGS.

Article R Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur qui a conclu le contrat de transport (transporteur contractuel) est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise survenue entre la prise en charge de la marchandise et sa livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison.
2. Lorsqu'un transport régi par un contrat de transport unique est exécuté par plusieurs transporteurs successifs, chaque transporteur non contractuel, du fait même qu'il prenne en charge la marchandise avec la lettre de voiture, devient partie au contrat de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans un tel cas, la responsabilité de tous les transporteurs est conjointe et solidaire. **(cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)**
3. Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué qui ne reprend pas la lettre de voiture, ce sont les articles X et Y, paragraphe 2, qui s'appliquent.
4. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et dont il ne pouvait pas prévenir les conséquences.

Cette disposition n'est pas requise pour le nouveau régime juridique

Transporteurs subséquents (art. 26 CIM)/Responsabilité commune des compagnies de chemin de fer (art. 22 SMGS)

Dans le cadre des transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie soumis au nouveau régime ferroviaire, plusieurs transporteurs contractuels (voir Règles CIM art. 3 a)) sont souvent amenés à fournir leurs services de transport à tour de rôle sur les différentes parties du parcours. Ils assument alors une responsabilité commune pour le transport dans son ensemble.

Toutefois, le transport par transporteurs subséquents est également possible (Règles CIM art. 26, SMGS art. 22, par. 3 et CMR art. 34, par. ff)).

Le «transporteur substitué», entité problématique sur le plan juridique (art. 27 des Règles CIM uniquement; aucune mention dans la SMGS ni dans la CMR), pourrait être supprimé.

Les entités juridiques que sont le «transporteur contractuel» et le «transporteur subséquent» pourraient être mentionnées dans les règles de base concernant la responsabilité (c'est-à-dire dans l'article R du texte proposé).

Présomption de dommage en cas de réexpédition (art. 28 CIM/art. 23 (par. 10) SMGS)

Il ne semble pas nécessaire d'introduire des dispositions de ce type dans le nouveau régime ferroviaire.

Article 29 CIM/article 17 (par. 5, 6) SMGS, article 20 Dispositions générales

Les Règles CIM (art. 29) et la CMR (art. 20) permettent au destinataire, lorsque les marchandises ont été retrouvées, de choisir entre la livraison ou l'indemnité. La SMGS (art. 17, par. 6) impose cependant au destinataire d'accepter les marchandises durant une période de six mois.

Le nouveau régime ferroviaire pourrait s'inspirer des Règles CIM et de la CMR.

Voir article R, paragraphe 2

Voir article R, paragraphe 3

Cette disposition n'est pas requise pour le nouveau régime juridique.

**Article S
Présomption de perte de la marchandise**

1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue lorsqu'elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les **trois mois** qui suivent l'expiration des délais de livraison. (cf. **proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014**)
2. L'ayant droit, dès réception de l'indemnité pour la marchandise manquante, peut demander par écrit à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année suivant le paiement de l'indemnité. Le

Article 30 CIM/article 25 SMGS, article 35 Dispositions générales

La CMR, les Règles CIM et la SMGS répondent à des principes similaires, à savoir que l'obligation de verser une indemnité est limitée à la valeur des marchandises perdues et aux frais de transport payés. Dans le cas de la CMR et des Règles CIM, des montants fixes sont également prévus. Il n'y a pas d'indemnité pour les dommages collatéraux.

Le nouveau régime ferroviaire pourrait aussi être fondé sur ces principes. Des limites d'indemnisation appropriées devront être définies.

Dans le projet actuel, la responsabilité du transporteur est limitée seulement par la valeur des marchandises. Il peut, en outre, être limité pour un montant chiffré, par exemple, 19 droits de tirage spéciaux par kilogramme de marchandises perdues ou endommagées, comme dans la Convention de Montréal (Article 22) ; les pertes collatérales et dommages à d'autres propriétés de

transporteur donne acte par écrit de cette demande.

3. Dans les trente jours qui suivent la réception dudit avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. L'ayant droit conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article V.

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

5. Toute obligation du destinataire d'accepter les marchandises récupérées restent soumises aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat où le lieu prévu pour la livraison est situé. (cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014)

Article T Indemnité en cas de perte

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

2. La valeur de la marchandise doit être fixée d'après le prix du marché à l'endroit où elle a été pris en charge pour le transport ou, à défaut, d'après le prix courant d'une marchandise de mêmes nature et qualité. Si la marchandise a été vendue juste avant d'être prise en charge, le prix d'achat consigné sur la facture du vendeur, diminué du coût du transport qu'il contient, est présumé être le prix du marché. (cf. proposition de l'OSJD 6–7 octobre 2014 de supprimer ce paragraphe)

(Paragraphe 2 a) L'indemnité ne doit pas, cependant, dépasser ... (19) unités de compte par kilogramme de poids brut manquant.) (cf. proposition du CIT)

l'expéditeur/destinataire ne sont pas indemnisés même si le transporteur a commis une faute grave (voir les commentaires avant l'article W). Ce point devra être examiné.

3. Le transporteur doit restituer, en outre, le prix du transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise. Si une partie de la marchandise a été livrée, c'est la seconde phrase du paragraphe 1 qui s'applique par analogie.

4. En cas de perte d'une unité de transport intermodale ou de ses pièces, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle de l'unité ou de ses pièces au jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu de la prise en charge par le transporteur.

5. Aucune autre indemnité n'est due.

(Paragraphe 5 a) L'unité de compte visée dans le présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Le(s) montant(s) mentionné(s) dans le présent article est (sont) convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.)

(cf. Article 59.3 des Règles de Rotterdam et Article 9 de la COTIF)

Responsabilité en cas de déchet de route/Limitation de la responsabilité en cas d'insuffisance de masse des marchandises (art. 31 CIM/art. 24 SMGS, art. 36 Dispositions générales)

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

Compte tenu du type des marchandises transportées par chemin de fer entre l'Europe et l'Asie, la perte de poids durant le transport ne devrait pas avoir beaucoup d'importance.

Néanmoins, une disposition spécifique est prévue.

Article 32 CIM/article 26 SMGS, article 37 Dispositions générales

Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur les dispositions des Règles CIM, de la SMGS et de la CMR (art. 25) relatives à l'indemnisation, qui sont comparables sur le fond.

Voir les commentaires à l'Article T.

Le paragraphe 3 se réfère à l'indemnisation en cas de perte totale ou

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

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

b) 1 % de la masse pour les marchandises sèches.

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

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

4. En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet pendant le transport pour le calcul de l'indemnité.

5. Cet article ne déroge pas au paragraphe 4 de l'article R.

Article U

Indemnité en cas d'avarie

1. En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé **(en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément au paragraphe 2 de l'article T le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination. Le coût de la remise en état est censé correspondre au montant de la dépréciation) par des experts (expertise). (cf. proposition de l'OSJD 6-7 octobre 2014)**

2. Le transporteur doit restituer en outre, dans la proportion fixée au paragraphe 1, les frais prévus à l'article T, paragraphe 3.

3. L'indemnité n'excède pas:

partielle. Par conséquent l'article T avec toutes ses limitations d'indemnisation (même article T paragraphe 2a) est applicable.

Article 33 CIM/article 27 SMGS, article 38 Dispositions générales

Les dispositions des Règles CIM et de la SMGS relatives à l'indemnisation pour dépassement du délai de livraison sont comparables sur le fond. Cependant, les limites d'indemnisation ne sont pas les mêmes.

Le projet s'oriente plus vers la SMGS.

- a) Le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est déprécié par l'avarie;
 - b) Le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est déprécié par l'avarie.
4. En cas d'avarie d'une unité de transport intermodale ou de ses pièces, l'indemnité est limitée au coût de la remise en état. Le paragraphe 3 s'applique par analogie.
5. Aucune autre indemnité n'est due.

Article V Indemnité en cas de dépassement de délai de livraison

1. En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit apporte la preuve que le dommage, notamment l'avarie subie par la marchandise, en est la conséquence, le transporteur doit payer une indemnité ne dépassant pas **la moitié du prix du transport**.
2. Si la marchandise est perdue ou a perdu de sa valeur en cas de perte partielle, aucune indemnité de retard n'est due.
3. En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au paragraphe 1 se cumule avec celle prévue à l'article M.
4. En aucun cas la somme de l'indemnité pour retard et de celle versée pour une perte partielle ou une avarie de la marchandise ne doit dépasser l'indemnité qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.
5. 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 L sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue dans le présent article.

Déclaration de valeur de la marchandise et déclaration d'intérêt à la livraison (art. 34, 35 CIM/art. 10 (par. 2), art. 25 (par. 1) SMGS, art. 10 Dispositions générales)

Tout comme la CMR (art. 23, par. 6 et art. 24 et 26), les Règles CIM et la SMGS prévoient un montant d'indemnisation supérieur lorsque l'expéditeur et le transporteur conviennent d'une valeur supérieure pour les marchandises ou d'un intérêt spécial à la livraison.

Si, conformément au paragraphe 3 de l'article 5 des Règles CIM, le nouveau régime ferroviaire stipule de façon générale que le transporteur peut assumer volontairement une responsabilité plus lourde, il ne semble pas nécessaire de prévoir des dispositions particulières sur ce point. **En outre, même s'il existe des limites d'indemnisation pour perte ou pour avarie (cf. art. T et U).**

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité (art. 36 CIM)

Tout comme la CMR (art. 29), les Règles CIM comprennent une disposition concernant la déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité en cas de faute grave du transporteur (art. 36). La SMGS ne contient pas de disposition similaire, car elle ne prévoit pas de façon générale de limite d'indemnisation en termes de montants.

Compte tenu de la récente évolution dans le sens de l'établissement de limites d'indemnisation insurmontables (voir CM, art. 22, par. 3, première phrase, et RR), le nouveau régime ferroviaire pourrait être établi sans disposition équivalant à celle de l'article 36 des Règles CIM, sous réserve que les limites d'indemnisation, en termes de montants, soient suffisamment élevées ou soient complètement ignorées comme c'est le cas dans les Articles T et U de ce projet.

Article 37 CIM/article 28 SMGS, article 23 Dispositions générales

La CMR, les Règles CIM et la SMGS contiennent des dispositions similaires qui pourraient être introduites dans le nouveau régime

Cette disposition n'est pas requise pour le nouveau régime juridique.

Cette disposition n'est pas requise pour le nouveau régime juridique.

**Article W
Conversion et intérêts**

1. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux

ferroviaire. Une disposition sur la conversion est nécessaire si la compensation est limitée par une quantité chiffrée (cf. Article T paragraphe 2 a).

jour et lieu du paiement de l'indemnité.

2. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés conformément à la loi nationale applicable, à partir du jour où la réclamation par écrit a été envoyée au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, à partir du jour où l'action en justice a été intentée.

(OSJD 6 au 7 octobre 2014 propose d'exclure du présent article, car il est au-delà de l'objet d'une réglementation ; cf. à la place il est proposé un nouvel par. 7 de l'article ZA)

Responsabilité en trafic fer-mer (art. 38 CIM/Article 32, par. 7 Dispositions générales)

L'introduction dans le nouveau régime ferroviaire de dispositions relatives à la responsabilité en trafic fer-mer, qui n'existent que dans les Règles CIM (Art. 38) et la SMGS/Dispositions générales (Article 32, par. 7), doit être considérée dans le cadre de l'éventuelle création de lignes officielles pour le trafic fer-mer (cf. art. A, par. 2).

Dans la SMGS, ces questions sont abordées sous l'angle de l'utilisation de la lettre de voiture en cas de transport par certaines liaisons fer-mer (annexe 12.6, sect. 3.1 à 4.2).

Responsabilité en cas d'accident nucléaire (art. 39 CIM)

Les dispositions relatives à la responsabilité en cas d'accident nucléaire, qui n'existent que dans les Règles CIM, ne semblent pas très pertinentes dans le cadre du nouveau régime ferroviaire.

Article 40 CIM/article 31 Dispositions générales

Tout comme la CMR (art. 3 et art. 29, par. 2) et d'autres conventions internationales, les Règles CIM et la nouvelle SMGS (art. 31 Dispositions générales) comprennent aussi des dispositions relatives à la responsabilité des transporteurs à l'égard de leurs agents et des autres personnes à leur service. Ces dispositions devraient être

Dans un premier temps, cette disposition n'est pas requise pour le nouveau régime juridique.

Cette disposition n'est pas requise pour le nouveau régime juridique.

Article X

Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes aux services desquelles le transporteur recourt pour

prévues également dans le nouveau régime ferroviaire.

Il peut aussi être nécessaire de préciser que le gestionnaire de l'infrastructure, s'il ne s'agit pas juridiquement du transporteur, est considéré comme un agent ou une personne au service de ce dernier.

Article 41 CIM/article 26 (par. 5) SMGS, article 26 Dispositions générales

Les Règles CIM et, en substance également, la SMGS disposent, de la même façon que la CMR (art. 28), la CM (art. 29 et 30) et d'autres conventions internationales, que, dans le cas où ces conventions sont applicables, les demandeurs ne peuvent pas obtenir d'indemnisation supérieure au titre d'un autre instrument. Dans le cas des Règles CIM et de la CMR, ces dispositions sont aussi applicables au personnel et aux agents des transporteurs.

Des dispositions similaires devraient être prévues également dans le nouveau régime ferroviaire.

Règlement des réclamations

Article 42 CIM/article 18 SMGS, article 22 Dispositions générales

Les Règles CIM et la SMGS prévoient deux démarches distinctes aux fins du règlement des réclamations, à savoir l'établissement (obligatoire) d'un procès-verbal par le transporteur d'une part, et la soumission d'une réclamation par l'ayant droit (demandeur) d'autre part.

Les Règles CIM indiquent qu'il n'est pas obligatoire de soumettre une réclamation, tandis que la SMGS l'impose.

Dans la CMR (art. 30) et dans la CM (art. 31), une **réclamation** doit également être présentée par le destinataire.

Dans la CMR (art. 32, par. 2), la disposition relative à la réclamation facultative a uniquement pour objet de s'assurer de la suspension du délai de prescription.

l'exécution du transport.

Article Y Autres actions

1. Dans tous les cas où 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 fixées dans le présent régime juridique.

2. Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article X.

Article Z Déclaration de dommage

1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est manifeste et que le destinataire ou l'expéditeur ne la déclare pas au moment de la livraison de la marchandise au plus tard, la marchandise est réputée avoir été livrée dans un état conforme aux dispositions du contrat. La déclaration doit préciser le dommage de façon suffisamment claire.

2. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie n'est pas manifeste, la présomption mentionnée au paragraphe 1 vaut aussi si l'avarie n'est pas déclarée dans les sept jours suivant la livraison.

3. Les réclamations pour retard deviennent caduques si le destinataire n'avise pas le transporteur du retard de livraison **dans un délai de 60 jours** après la livraison de la marchandise.

Le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé sur la CMR et la CM. Au lieu d'imposer l'établissement d'un procès-verbal de constatation, il pourrait prévoir la consignation du dommage et une réclamation facultative visant à s'assurer de la suspension du délai de prescription.

Il semble également judicieux de réduire les nombreuses exigences procédurales et formelles de la CIM et de la SMGS.

Article 43 CIM/article 29 SMGS, article 39 Dispositions générales

Si une disposition relative aux réclamations est nécessaire, elle devrait s'appuyer sur l'article 43 de la CIM (réclamation facultative), éventuellement assorti d'une solution obligatoire telle qu'appliquée dans la zone de la SMGS.

4. Lorsque la perte, l'avarie ou le retard est déclaré à la livraison, il suffit d'aviser la personne qui livre la marchandise. Après livraison, la déclaration de dommage doit être adressée au transporteur sous forme de texte (par exemple courrier électronique) dans les délais prévus.

Article ZA Réclamations

1. Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.
2. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit de se retourner contre le transporteur. **La nécessité de présenter une réclamation avant de se retourner contre le transporteur reste soumise aux lois et aux dispositions en vigueur dans l'État où l'action judiciaire est exercée.**
3. L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. À défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, il doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.
4. Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.
5. La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utiles de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.
6. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture ou du duplicata en vue d'y porter la constatation du règlement.
7. **L'ayant droit peut demander la charge / augmentation des intérêts de l'indemnité à cinq pour cent par an à partir de la date à laquelle la demande a été adressée par écrit au transporteur ou, si aucune réclamation n'a été faite, à partir de la date d'enregistrement de la revendication. (Proposition**

Article 44 CIM/article 30 SMGS, article 40 Dispositions générales

Les Règles CIM et la SMGS indiquent qui, sur la base du contrat de transport, peut intenter une action en justice (capacité d'ester en justice), contre qui une action peut être intentée (capacité d'ester en justice) et où l'action doit être intentée (juridiction).

La SMGS donne sur ce point moins de renseignements que les Règles CIM.

La CMR (art. 31) et la CM (art. 33) régissent principalement les questions de la juridiction et de la capacité d'ester en justice (CMR art. 36; CM art. 36, par. 3 et art. 45 et 46).

Les transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie sont souvent effectués par plusieurs transporteurs. Il semble par conséquent judicieux de traiter dans le nouveau régime ferroviaire des questions de la juridiction et de la capacité d'ester en justice. De plus, du fait que la distance entre le pays de départ et le pays de destination est souvent grande, il paraît également judicieux de traiter du droit d'action en justice à l'encontre de l'expéditeur ou du destinataire (voir Règles CIM art. 44, par. 1 et 2).

Article 45 CIM/article 30 (par. 2) SMGS**de l'OSJD 6-7 octobre 2014 en remplacement de l'Article W)****Article AA****Droit de se retourner contre le transporteur**

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

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

1. Les actions en justice fondées sur le contrat de transport peuvent être intentées contre le transporteur mentionné dans le contrat, contre le transporteur qui a livré la marchandise ou encore contre le transporteur qui a exécuté la partie du transport pendant laquelle s'est produit le fait qui a entraîné l'action en justice. **(OSJD 6-7 octobre 2014 propositions de supprimer "mentionné dans le contrat)**
2. Une action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être intentée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre le transporteur au profit duquel elle a été perçue.
3. Une action en justice peut être intentée contre un autre transporteur lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans

l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

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

Cette disposition n'est pas nécessaire pour le nouveau régime juridique.

Article 46 CIM/article 30 (par. 3) SMGS

Article 12 (par. 5) COTIF

Une disposition comparable à celle du paragraphe 5 de l'article 12 de la COTIF peut être introduite dans un nouveau régime juridique.

Article DD

Exécution de jugements. Saisies

Les véhicules ferroviaires utilisés pour effectuer une opération de transport soumise au présent régime juridique peuvent être saisis sur un territoire autre que celui de la Partie contractante dans laquelle le détenteur a son établissement principal, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire dudit État. Le terme «détenteur» désigne la personne qui exploite commercialement, de manière permanente, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il ait le droit d'en disposer, véhicule qui doit être immatriculé de façon officielle.

Extinction de l'action, article 47 CIM, article 30 (par. 1) SMGS

Les Règles CIM, la SMGS et la CM (art. 31, par. 4) prévoient l'extinction du droit d'action dans certains cas. La CMR ne prévoit cependant qu'un délai de prescription (art. 32).

On peut envisager de suivre le modèle de la CMR en introduisant dans le nouveau régime ferroviaire un délai de prescription uniquement.

Article 48 CIM/article 31 SMGS, article 41 Dispositions générales

Les Règles CIM, la SMGS et la CMR (art. 32) contiennent des dispositions similaires, sur lesquelles le nouveau régime ferroviaire pourrait être fondé. Cependant, les délais de prescription n'étant pas les mêmes, il faut rechercher une solution appropriée, en particulier parce qu'il n'y a pas de disposition sur l'extinction du droit d'action à l'article 47 CIM et l'article 30 SMGS.

Cette disposition n'est pas requise pour le nouveau régime juridique.

Article 28 (par. 2) COTIF/article 33 (par. 6) SMGS

La COTIF et la SMGS contiennent des règles différentes en ce qui concerne le règlement extrajudiciaire des litiges. Selon la COTIF/CIM, les parties au contrat de transport ou les transporteurs peuvent convenir ensemble d'une procédure d'arbitrage. Selon la SMGS, un différend entre transporteurs relatif au droit de recours peut être soumis unilatéralement au Comité de l'OSJD pour décision définitive.

De la même façon que la CMR (art. 33) et la CM (art. 34), le nouveau régime ferroviaire pourrait stipuler que, dans le contrat de transport ou par accord écrit entre les parties au contrat, une procédure d'arbitrage peut être prévue sur la base des dispositions du régime.

Relations entre transporteurs**Article 49 CIM/article 32 SMGS, article 28 Dispositions générales**

Les Règles CIM et la SMGS ainsi que la CMR (art. 37 à 40) et la CM (art. 37 et 48) contiennent des dispositions qui régissent les relations entre les transporteurs.

Le nouveau régime ferroviaire pourrait comporter des dispositions similaires, notamment celles des articles 49 à 52 de la CIM et des articles 32 et 33 de la SMGS.

Il est important de savoir que l'article KK permet aux transporteurs de conclure des accords qui dérogent à l'article GG (et de l'article HH).

Il doit encore être discuté de la manière dont le système entre les transporteurs sera adressée.

Article FF Arbitrage

1. Le contrat de transport ou un accord entre les parties peut, pour les cas de litige soumis au présent régime juridique, contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoit que ledit tribunal appliquera ce régime juridique.
2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des Etats contractants désignés par accord entre les parties. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure d'arbitrage.

Article GG Apurement des comptes

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

Article 50 CIM/article 33 SMGS, article 29 Dispositions générales

**Article HH
Droit de recours**

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

- a) Le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) Lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) S'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

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

Article 51 CIM

**Article II
Procédure de recours**

1. Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article HH ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

2. Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.
4. Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'État sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.
5. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le paragraphe 4, celle devant laquelle il introduira son recours.
6. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 4 COTIF/CUV

Les véhicules et les unités de transport intermodales, utilisés comme moyen de transport, sont souvent fournis par un transporteur à un autre transporteur qui est lui aussi partie au même contrat de transport. Il serait utile que le nouveau régime juridique porte aussi sur la responsabilité du transporteur qui utilise un véhicule ou une unité de transport intermodale appartenant à un autre transporteur.

Article JJ

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

1. Le transporteur auquel un autre transporteur (lui aussi partie au même contrat de transport) qui a fourni un véhicule devant être utilisé comme moyen de transport pour effectuer le transport d'une marchandise au titre du présent régime juridique est responsable du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires, sauf s'il apporte la preuve que la perte ou l'avarie ne sont pas de son fait. Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ni mentionnés dans l'inventaire qui l'accompagne.
2. En cas de perte d'un véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle du véhicule ou de ses pièces au jour et lieu de la perte. S'il est impossible de connaître avec certitude le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu de la remise du véhicule.
3. En cas d'avarie du véhicule ou de ses pièces, l'indemnité est limitée au coût de la remise en état. L'indemnité ne peut dépasser le montant dû en cas de perte.
4. Aucune autre indemnité n'est due.
5. Le transporteur peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé au transporteur auquel il a confié

le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et, si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois suivant le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule.

6. Si un transporteur, dans les conditions définies au paragraphe 1, a fourni à un autre transporteur une unité de transport intermodale, les paragraphes 1 à 5 s'appliquent par analogie.

Article 52 CIM

Recours (infrastructure, matériel roulant, spécifications techniques, sécurité et sûreté ferroviaires)

1. Infrastructure

Le fait que le transporteur soit également le gestionnaire de l'infrastructure n'a aucune incidence sur ses relations avec l'expéditeur.

Il semble toutefois que la SMGS indique le contraire (art. 2, par. 1).

Les Règles CIM (art. 23, par. 1) précisent que la responsabilité du transporteur ne dépend pas de l'infrastructure ferroviaire utilisée (infrastructure propre ou tierce). Elles indiquent en outre (art. 40, seconde phrase) que les gestionnaires de l'infrastructure doivent être considérés comme des agents du transporteur. Ainsi, le transporteur est responsable du gestionnaire de l'infrastructure. Les relations juridiques et contractuelles entre le transporteur et le gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas régies par les règles du transport ferroviaire, mais elles le sont dans la COTIF/CUI, par exemple (contrat d'utilisation de l'infrastructure).

Au paragraphe 5 de l'article premier des Règles CIM, il est dit que celles-ci ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'États limitrophes, lorsque l'infrastructure de

Article KK

Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles GG et HH.

ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces États. Cela s'explique par le fait que ces situations font souvent l'objet d'accords bilatéraux.

2. Matériel roulant

Le fait que le transporteur utilise aux fins du transport ses propres véhicules ou des véhicules tiers n'a aucune incidence sur ses relations avec l'expéditeur. La CMR le dit explicitement (art. 17, par. 3).

Pour le transport en tant que marchandise de véhicules ferroviaires sur leurs propres essieux (voir SMGS art. 5, par. 1), des clauses de responsabilité particulières pourraient être établies comme cela a été fait dans les Règles CIM (art. 24, 30, par. 3; et 32, par. 3).

Dans le cas où un transporteur utilise, aux fins d'un transport ferroviaire direct sans transbordement des marchandises, des véhicules étrangers (appartenant à d'autres transporteurs ou à des sociétés de location), la relation entre le propriétaire des véhicules et le transporteur devrait être régie au moyen de règles particulières s'appliquant aux contrats d'utilisation de véhicules ferroviaires (voir COTIF/CUV et SMGS, annexe 10). Dans la mesure où elles ne font pas partie des règles du transport ferroviaire applicables entre un expéditeur et un transporteur, ces règles ne devraient pas être introduites dans le nouveau régime ferroviaire.

Des dispositions concernant la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages aux véhicules ferroviaires d'autres transporteurs pourraient être introduites dans le nouveau régime ferroviaire (dans la section des relations entre transporteurs).

Voir article JJ ci-dessus

Les spécifications techniques des véhicules ferroviaires ne devraient pas être mentionnées dans le nouveau régime ferroviaire.

3. Unités de transport intermodales

Les unités de transport intermodales (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) ou autres unités de chargement comparables utilisées dans le transport intermodal, sans transbordement des marchandises (voir Règles CIM art. 3 d), art. 30, par. 3 et art. 32,

Voir article T paragraphe 4 et article U paragraphe 4 ci-dessus

par. 3, ainsi que SMGS annexes 8 et 11), doivent être considérées comme des véhicules ferroviaires: les unités de chargement font partie de la marchandise (contenants) si elles sont fournies par l'expéditeur, ou sont des moyens de transport si elles sont fournies par le transporteur.

Si les unités de chargement font partie de la marchandise, la responsabilité du transporteur devrait être décrite dans le nouveau régime ferroviaire, comme c'est le cas au paragraphe 3 des articles 30 et 32 des Règles CIM.

Si les unités de chargement sont des moyens de transport, la responsabilité d'un transporteur en ce qui concerne les unités de chargement d'un autre transporteur pourrait aussi être décrite dans l'article **JJ** du nouveau régime ferroviaire.

Voir article JJ paragraphe 6 ci-dessus

Les spécifications techniques des unités de chargement ne devraient pas être mentionnées dans le nouveau régime ferroviaire.

4. Sécurité et sûreté ferroviaires

Voir le texte proposé à la section «Champ d'application», article C: Prescriptions de droit public.

Voir le texte proposé à la section «Champ d'application», article B: Droit contraignant.
