

**Message
sur les transports internationaux ferroviaires**

du 27 octobre 1982

Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet d'arrêté fédéral concernant la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires et vous proposons de l'adopter.

Nous vous présentons, Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

27 octobre 1982

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Honegger

Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

Le droit de transport international ferroviaire est régi par diverses conventions qui viennent d'être révisées, pour la huitième fois en nonante ans d'existence. Les modifications portent sur la systématique de ces textes, le fond et la rédaction. Les nouveaux textes que nous vous proposons d'approuver ont été signés par les trente-trois Etats parties aux conventions actuelles.

Par une réforme structurelle, les dispositions sont regroupées : les institutionnelles en une convention de base, la COTIF, et les matérielles dans des appendices, les Règles uniformes CIV et CIM.

Les Etats contractants formeront, en bonne et due forme désormais, une Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, l'OTIF. L'Office central, l'OCTI, subsiste à titre d'organe, de même que son Comité administratif. La Suisse conserve le siège et la plupart de ses attributions particulières.

Les révisions ne seront plus périodiques et leur procédure devrait s'en trouver accélérée : les mises à jour ne touchant pas les dispositions institutionnelles ou les règles de responsabilité ne nécessiteront plus de ratification.

Les modifications de fond sont plus nombreuses que lors des deux révisions précédentes. L'obligation de transporter les envois de détail a été supprimée. En revanche, le statut juridique des usagers, notamment en matière de délais de livraison, a été amélioré.

Quant à la forme, la restructuration a permis d'alléger les textes et fourni l'occasion de moderniser le style.

L'entrée en vigueur est envisagée pour le 1^{er} janvier 1985.

Message

1 **Partie générale**

11 **Situation initiale**

Le droit de transport ferroviaire international est régi par :

- la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM; RO 1975 189);
- la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV; RO 1975 268);
- la Convention additionnelle à la CIV, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs (CAV; RO 1972 2999 et 1975 310 et 312).

Ces conventions lient trente-trois Etats, ceux de l'Europe, sauf l'Union soviétique et l'Albanie, ceux du Maghreb et quelques-uns du Proche-Orient.

Les Etats contractants forment une organisation administrative, dite Union de Berne. Ils bénéficient des services d'un bureau permanent, dont le siège est à Berne: l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI). La gestion de celui-ci est contrôlée par un Comité administratif, composé des représentants de onze Etats désignés pour cinq ans par une Conférence diplomatique. Les attributions de ces organes sont définies dans des annexes aux conventions.

La Suisse, promotrice de la première convention il y a un siècle, jouit d'une situation juridique particulière. Elle assume une mission dite de haute surveillance; elle convoque les conférences et vérifie les comptes. Le Président du Comité administratif - selon les conventions - et le Directeur général de l'Office central - selon la tradition - sont des Suisses.

12 **Appréciation de la situation initiale**

Le système de la révision totale périodique - caractéristique des conventions actuelles - présente le désavantage d'entraîner une procédure de ratification tous les dix ans environ, alors même qu'aucune modification fondamentale ne s'impose. Selon les nouveaux textes il n'en sera plus ainsi.

La 8^e Conférence de révision ordinaire, tenue à Berne du 30 avril au 9 mai 1980, a été convoquée par le Département fédéral des affaires étrangères en vertu des articles 69, § 1 CIM, 64, § 1 CIV et 27 CAV.

La présente révision aurait pu être de pure routine; elle est au contraire la plus importante de toutes. Non seulement elle adapte les dispositions de fond à l'évolution des conditions économiques et des conceptions sur le rôle du chemin de fer, mais encore elle remodèle les dispositions institutionnelles. Les Etats contractants ont profité de cette occasion pour éliminer les inconvénients du régime actuel, qui allaient s'accroître :

- l'absence d'une organisation internationale constituée en bonne et due forme;

- la répétition de certaines dispositions dans chacune des trois conventions indépendantes;
- l'obligation des révisions périodiques;
- le défaut de systématique (de la CIM surtout) résultant de modifications partielles disparates;
- le déséquilibre dans le degré de réglementation des divers domaines dû aux suppressions et aux ajouts.

Pour atteindre ces objectifs, il a fallu commencer par une restructuration complète. Sitôt après, le contenu des dispositions a été revu. L'élaboration a duré cinq ans.

13 Résultat des consultations

Les milieux suisses intéressés, à savoir les chemins de fer et leurs usagers, notamment les commissionnaires-expéditeurs, ont été associés à ces travaux de révision dès le début. Ils sont satisfaits des résultats.

2 Partie spéciale

Par Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), on désigne soit la Convention de base (la Convention proprement dite), soit l'ensemble, c'est-à-dire aussi les textes suivants, qui en font parties intégrantes:

- le Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF);
- l'Appendice A, intitulé Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV);
- l'Appendice B, intitulé Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM);
- les annexes à ces appendices:
 - Annexe I, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
 - Annexe II, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP);
 - Annexe III, idem des conteneurs (RICO);
 - Annexe IV, idem des colis express (RIEx).

Les autres annexes ainsi que le Protocole additionnel ont disparu. Les dispositions de la CAV sont incorporées à la nouvelle CIV.

Nous commenterons la Convention de base et son Protocole, puis ses deux appendices (CIV et CIM), en nous permettant de nous limiter aux dispositions qui ont été notablement modifiées ou discutées.

21 Convention de base

Les dispositions institutionnelles sont réunies dans la Convention de base. La plupart d'entre elles existent déjà, soit dans les dispositions finales des trois

conventions actuelles (procédure de révision), soit dans des annexes (statut de l'OCTI et du Tribunal arbitral). D'autres sont nouvelles, rendues nécessaires par la création d'une organisation internationale en bonne et due forme.

211 L'organisation et ses organes

Aux termes de l'*article premier*, les Parties à la COTIF constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

Cette décision a conduit à reconsidérer l'opportunité du rôle dévolu à la Suisse. Notre délégation a déclaré que nous ne revendiquons aucun privilège, mais étions disposés à continuer d'assumer nos tâches et d'exercer les droits correspondants. Finalement, les attributions de notre pays ont été confirmées, à quelques exceptions près, notamment la mission de convoquer les assemblées.

Le 2^e paragraphe sert de fondement à un nouveau protocole, sur lequel nous reviendrons, et à l'Accord de siège, intitulé Statut juridique de l'OCTI en Suisse du 28 septembre 1956, qui sera reconduit (RS 0.192.122.74).

Le 3^e paragraphe, qui maintient comme langues de travail le français et l'allemand, a été acquis moyennant une adjonction dans l'Acte final: l'Office central est chargé d'étudier le problème posé par l'introduction éventuelle de langues de travail supplémentaires, notamment l'anglais et l'arabe.

L'*article 5* énumère les organes, dont l'un est nouveau: l'Assemblée générale se substitue aux Conférences de révision et autres conférences diplomatiques.

L'*article 6* applique à l'Assemblée générale les règles qui sont d'usage pour d'autres organisations. Sa convocation périodique est rendue nécessaire par deux de ses tâches, qui exigent des décisions valables cinq ans, à savoir celles qui touchent la composition du Comité administratif et le plafond des dépenses. Les dispositions relatives au vote (quorum et majorité) ont été revues pour améliorer la prise de décisions.

L'*article 7*, relatif au Comité administratif, reprend les dispositions des annexes II à la CIM et I à la CIV, ainsi que la pratique actuelle. La Suisse conserve son siège permanent et la présidence. On a rejeté une proposition qui tendait à instituer un Comité financier, élargi, pour l'approbation du budget.

L'*article 11*, qui traite des finances, indique l'échéance à laquelle les parts contributives des Etats doivent être versées. Les sanctions prévues en cas de retard dans le paiement ont été adoucies (d'abord la suspension du droit de vote), car l'exclusion d'un Etat – jamais encore prononcée – nuirait à la communauté, surtout dans le trafic de transit. En revanche, un intérêt moratoire sera exigible.

212 Arbitrage

Les *articles 12 à 16* maintiennent, avec quelques modifications, le Tribunal arbitral, quoiqu'il n'ait jamais été saisi depuis son institution en 1952. Pour les

litiges de droit des gens, l'arbitrage devient obligatoire en ce sens qu'il suffit qu'une partie le demande (*art. 12, § 1*), tandis qu'il reste facultatif pour les autres litiges (§ 2); toutefois, cette innovation n'a été obtenue qu'en échange de la faculté pour les Etats de se réserver de ne pas appliquer ces règles en tout ou partie (§§ 3 et 4).

Le Président du Tribunal fédéral suisse est déchargé de sa mission de désigner, le cas échéant, le troisième ou le cinquième arbitre. Cette tâche est attribuée au Directeur général, de même que celle de fixer les honoraires des arbitres (*art. 14, § 2, et 15, § 2*).

213 Modification de la convention

Les articles 19 à 21 instaurent un régime de révision amélioré.

Deux procédures sont maintenues: l'une ordinaire, l'autre simplifiée. La première s'applique aux décisions de l'Assemblée générale modifiant les dispositions de la Convention proprement dite, de son Protocole, et en principe, des Règles uniformes; la seconde concerne les décisions de la Commission d'experts du RID et de la Commission de révision, laquelle est compétente pour modifier les autres annexes et des dispositions déterminées des Règles uniformes. L'Assemblée peut exercer un droit d'évocation, lorsqu'une décision de sa compétence implique une modification de dispositions qui relèveraient de la Commission de révision.

La procédure ordinaire bénéficie d'innovations. Il n'y a plus de révisions générales périodiques. L'assentiment du tiers des Etats, nécessaire pour qu'une proposition soit portée à l'ordre du jour, protège l'Assemblée contre les demandes de révision trop fréquentes. L'Assemblée ne traite plus, sauf évocation, de dispositions relevant des commissions. Enfin et surtout l'entrée en vigueur intervient automatiquement, à l'expiration d'un délai que l'Assemblée fixe et qui commence à courir au moment où les deux tiers des Etats ont ratifié la décision. Par conséquent le Gouvernement suisse n'aura plus la tâche de convoquer une conférence. Néanmoins il devra le faire une dernière fois pour la présente convention en vertu de l'article 24, § 1 de la COTIF.

En procédure simplifiée, le seul changement notable touche le nombre d'Etats requis pour que leur opposition empêche l'entrée en vigueur: le tiers des Etats membres au lieu de cinq. Cette règle évitera la paralysie des décisions par un groupe trop restreint et restera valable si le nombre des Etats membres augmente.

Selon les articles 19 ss de la Convention, les modifications de la Convention et de ses annexes sont ainsi décidées soit par l'Assemblée générale de l'Organisation soit par les Commissions. Deux procédures sont prévues à cet égard:

- a. Les décisions de l'Assemblée générale sont consignées dans un protocole signé par les représentants des Etats membres, qui est soumis à leur ratification, acceptation ou approbation (*art. 20, § 1*);
- b. Les décisions des Commissions, qui sont notifiées par l'Office central aux Etats membres, sont réputées acceptées par ces derniers s'ils ne forment pas d'objections à leur encontre dans un délai déterminé (*art. 21, § 2*).

La procédure décrite sous lettre b n'est pas nouvelle. Des dispositions semblables existent pour la mise en vigueur de normes et de procédures internationales dans le domaine de l'aviation civile (Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, art. 90 [RO 1971 1327]) et pour la mise en vigueur de règles internationales dans le domaine de la santé (Constitution de l'Organisation mondiale de la santé, du 22 juillet 1946, art. 22 [RO 1948 1009]). Une procédure analogue est prévue à l'article 9 de la Convention européenne du 10 mars 1976 sur la protection des animaux dans les élevages (RO 1981 220), ainsi qu'à l'article VIII de la Convention internationale du 1^{er} novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (RO 1982 130).

La différence existant entre les procédures décrites sous lettres a et b est également importante pour décider si c'est le Conseil fédéral ou l'Assemblée fédérale qui est compétent pour accepter les modifications de la Convention.

- a. Chaque modification de la Convention par l'Assemblée générale doit – dans la mesure où la Confédération assume de nouvelles obligations – être soumise aux Chambres fédérales pour approbation en vertu de l'article 85, chiffre 5, de la constitution.
- b. En revanche, le Conseil fédéral est compétent pour accepter les modifications de la Convention décidées par les Commissions. Il aura à décider si, dans le délai fixé, une objection doit être formulée contre ces modifications.

Contrairement à la situation décrite sous lettre a, il ne s'agit pas ici de l'application des règles constitutionnelles en matière de conclusion de traités internationaux. Un arrêté d'approbation des Chambres fédérales n'est pas nécessaire pour accepter de telles modifications de la Convention. Autorité chargée de la conduite des affaires étrangères de la Confédération, le Conseil fédéral a pour tâche de prendre connaissance des modifications notifiées par l'Office central et, le cas échéant, de communiquer ses objections. Les modifications décidées par les Commissions doivent en fait être mises sur le même pied que les actes juridiques d'une organisation internationale (cf. Rudolf L. Bindschedler, «Rechtsakte der internationalen Organisationen», dans *Berner Festgabe zum Schweizerischen Juristentag 1979*, p. 361 ss, en particulier p. 370 à 378). En approuvant la Convention, les Chambres fédérales donnent par la même occasion leur accord à la procédure de modification de la Convention prévue à son article 21 – en particulier à la compétence attribuée aux Commissions – et, par là, au fait que c'est le Conseil fédéral qui décide d'accepter ou de refuser ces modifications.

Au vu de ces circonstances, une prolongation de l'arrêté fédéral du 30 juin 1972 – en vigueur aujourd'hui – concernant l'acceptation de modifications des conventions internationales sur le transport des marchandises, des voyageurs et des bagages par chemin de fer (RO 1975 187) se révèle superflue.

214 Autres dispositions

Aux articles 23 à 26 sont énoncées les fonctions du Conseil fédéral, en sa

qualité de Gouvernement dépositaire; à part ce terme, aucun changement n'est à signaler.

L'article 27 précise que les réserves à la COTIF ne sont admises que si elles sont prévues par celle-ci, ce qui est le cas à deux endroits: en matière d'arbitrage (art. 12) et pour restreindre le champ d'application des dispositions sur la responsabilité pour mort et blessures de voyageurs (art. 3 CIV, actuellement art. 1^{er}, § 2, CAV). Nous n'en proposons aucune, pas plus que nous ne l'avons fait jusqu'ici.

22 Protocole sur les privilèges et immunités

Ce Protocole a été établi pour alléger la convention proprement dite. Il n'était pas possible de renvoyer en une phrase aux usages internationaux, car cette notion n'est pas claire; quant aux dispositions actuelles, elles sont trop sommaires pour une organisation internationale.

La délégation suisse a établi, d'entente avec trois autres, le projet de ce Protocole, en s'inspirant des plus récentes qui aient été adoptées pour des organisations comparables à l'OTIF.

23 Règles uniformes CIV et CIM

Ces Règles uniformes comprennent les dispositions de droit de transport. Elles régissent les relations entre les chemins de fer et leurs usagers (voyageurs, expéditeurs de bagages ou de marchandises, destinataires), ainsi que les relations des chemins de fer entre eux découlant de leur responsabilité collective. Les sigles CIV et CIM sont conservés, l'initiale C étant aussi bien celle de «contrat» que de «convention».

Le régime juridique établi par ces Règles reste semblable à celui de notre Règlement de transport (RS 742.401; actuellement en révision). Cette analogie entre les droits applicables au trafic interne et au trafic international est le fruit de nos constants efforts d'ajustement.

231 Questions communes à la CIV et à la CIM

Quelques dispositions figurant dans chaque appendice pour éviter le renvoi de l'un à l'autre. Elles n'ont pas trouvé place dans la Convention proprement dite parce qu'elles ne sont pas institutionnelles et qu'elles peuvent être révisées simplement.

231.1 L'unité de compte

Les articles 6 de la CIV et 7 de la CIM consacrent, avec quelques amendements, la solution transitoire qui a été adoptée le 11 novembre 1977 par une Commission spéciale convoquée par l'OCTI et siégeant sous présidence suisse.

Dans toutes les Règles uniformes, les montants sont exprimés en «unités de compte»; ils ont été fixés en prenant le tiers de ceux qui sont libellés en francs or dans les conventions actuelles.

Les trois catégories d'Etats établies en vertu de la solution transitoire sont maintenues:

- La première est composée des membres du Fonds monétaire international (FMI), pour lesquels l'unité de compte est le Droit de tirage spécial (DTS).
- A la deuxième n'appartient que la Suisse, qui est en relation avec le FMI sans en être membre. Notre méthode de calcul a fait l'objet d'une déclaration du Conseil fédéral du 5 avril 1978 (FF 1978 I 1094), qui a été communiquée à l'OCTI et lui sera confirmée dans les trois mois dès la mise en vigueur de la COTIF:

La Banque nationale suisse (BNS) communique chaque jour au Fonds monétaire international (FMI) le cours moyen du dollar des Etats-Unis d'Amérique sur le marché des changes de Zurich. La contre-valeur en francs suisses d'un DTS est déterminée d'après ce cours du dollar et le cours en dollars du DTS, calculé par le FMI. Sur la base de ces valeurs, la BNS calcule un cours moyen du DTS qu'elle publiera dans son Bulletin mensuel.

- Pour les Etats de la troisième catégorie, l'unité de compte est égale à trois francs or germinal, dont la conversion dans leur monnaie nationale doit exprimer une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait d'une évaluation par le FMI. Ce système présente l'avantage d'être identique pour tous les modes de transport; c'est la «formule de Londres» créée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI).

231.2 Dispositions complémentaires

Comme les conventions actuelles, la COTIF a besoin de dispositions d'exécution. Il en existe de diverses espèces:

- les dispositions complémentaires des Etats, qui peuvent être:
 - spéciales, si elles sont établies par quelques Etats;
 - générales, si elles le sont pas tous, comme ce fut le cas pour l'unité de compte;
- les dispositions complémentaires des chemins de fer:
 - spéciales,
 - générales, appelées dispositions complémentaires uniformes (DCU), qui sont édictées sous l'égide du Comité international des transports par chemins de fer (CIT);
- les tarifs internationaux, dont l'un est d'une application générale, le Tarif commun voyageurs (TCV);
- les Prescriptions internationales voyageurs (PIV) et marchandises (PIM), qui constituent des instructions des réseaux à usage interne;
- la Réglementation générale du trafic international marchandises, qui est un recueil suisse des prescriptions du CIT intéressant la clientèle.

Les articles 7 de la CIV et 9 de la CIM habilite expressément les Etats et les réseaux à édicter des dispositions complémentaires, lesquelles n'étaient que mentionnées à la fin des conventions actuelles. En réalité ces dispositions ne sont pas simplement complémentaires, puisqu'elles peuvent déroger aux Règles uniformes si celles-ci le prévoient.

Elles doivent être communiquées à l'OCTI, mais non les tarifs. Les modalités de leur homologation et publication éventuelles sont laissées à la compétence des Etats; elles peuvent ne pas être identiques à celles qui régissent les tarifs. A part ces deux différences, rien ne distingue une disposition complémentaire d'une disposition tarifaire. Toutes sont opposables aux usagers.

Estimant trop sommaire cette réglementation, mais ne disposant pas du temps nécessaire à la réunion d'un groupe d'experts, la Conférence diplomatique a chargé, dans l'Acte final, l'OCTI «d'étudier le problème des dispositions complémentaires et les questions qui leur sont connexes afin de suggérer, le cas échéant, aux organes compétents, les modifications à apporter à la Convention».

231.3 Droit national

Les articles 8 de la CIV et 10 de la CIM définissent le droit national d'une manière uniforme et usuelle: c'est la *lex fori*, avec deux précisions. Premièrement, cette règle est subsidiaire, la priorité étant donnée à celles que contiennent d'autres articles, des dispositions complémentaires ou des tarifs internationaux; en effet, on y trouve des renvois spéciaux aux lois et règlements de chaque Etat ou aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice ou destinataire. Secondement, cette règle est globale; le droit national est pris en considération dans son ensemble: c'est-à-dire non seulement son droit matériel (la restriction au seul droit de transport est éliminée), mais encore sa procédure (les articles actuels à ce sujet disparaissent aussi), et ses règles relatives aux conflits de lois (comme jusqu'à présent).

Le troisième paragraphe de l'article 8 de la CIV ne déroge pas au précédent. Certes, en cas de mort et de blessures de voyageurs, la réclamation peut être adressée à plusieurs chemins de fer; mais puisque l'action ne peut être intentée qu'au chemin de fer responsable, la *lex fori* sera pratiquement la *lex delicti commissi*. On admet que cette loi renverra à une autre, notamment au statut personnel pour l'application de l'article 27, § 2 (indemnisation des personnes dont le voyageur décédé assumait l'entretien sans y être tenu par la loi).

232 Règles uniformes CIV

Les dispositions de la CAV sont intégrées dans les Règles uniformes mais sans modification de fond, car aucun jugement qui en fasse ressortir la nécessité n'a été rendu.

Cette nouvelle CIV ne régleme pas plus uniformément que la précédente la responsabilité du chemin de fer pour l'inobservation de l'horaire et pour les

colis à main, laissant ce soin aux accords entre réseaux et au droit national. Mais l'OCTI est chargé, par l'Acte final, de préparer des suggestions en vue d'une unification.

Presque toutes les dispositions ont été retouchées. En particulier, les montants des indemnités en cas de perte, d'avarie ou de retard à la livraison des bagages ont été sensiblement relevés. La réglementation résumée ci-après est la seule nouvelle.

232.1 Véhicules automobiles accompagnés

L'article 41 assimile aux bagages les véhicules automobiles accompagnés sous les réserves suivantes:

- en cas de dommage prouvé, causé par un retard au chargement ou à la livraison, l'indemnité ne peut pas excéder le prix du transport du véhicule;
- si l'ayant droit renonce au transport par suite de retard au chargement, les prix de transport des voyageurs et du véhicule lui sont en outre remboursés;
- en cas de perte totale ou partielle, l'indemnité est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule, mais ne peut excéder 4000 unités de compte; une remorque est considérée comme un véhicule;
- pour les objets laissés sur le véhicule: pas de responsabilité; pour ceux laissés dans le véhicule: responsabilité pour faute, avec un plafond à 700 unités de compte.

233 Règles uniformes CIM

En trafic marchandises, les corrections sont également nombreuses. Elles simplifient et rationalisent les dispositions. Elles améliorent souvent la condition de l'utilisateur et parfois celle du chemin de fer; à cette dernière catégorie de modifications appartient celle que voici.

233.1 Suppression de l'obligation de transporter les envois de détail

L'obligation de transporter est à proprement parler une obligation de contracter, mise ex lege à la charge du chemin de fer, sur tout son réseau et pour toutes les catégories de trafic. Y voyant un reliquat de l'ère du monopole, qui entrave l'adoption de méthodes de desserte plus rentables, plusieurs pays l'ont éliminée de leur législation. La Suisse l'a limitée; en vertu de la loi instituant des mesures propres à équilibrer les finances fédérales (RO 1978 1034), l'article 7a de la loi sur les transports libère les chemins de fer de l'obligation de transporter les envois de détail (RS 742.40).

L'article 3, § 1^{er} de la CIM fait de même a contrario, en précisant que le chemin de fer est tenu d'accepter tout transport de marchandises «par wagons complets». Cette transposition sur le plan international d'une mesure déjà répandue a paru aller de soi, cependant sa portée en est changée.

En trafic interne, l'obligation de transporter s'étend à tout notre réseau; sa levée pour les envois de détail a notamment pour but de faciliter la transfor-

mation de gares en stations non desservies. En trafic international, cette obligation se limite aux lignes inscrites sur une liste selon les indications fournies par les Etats, qui désignent librement les gares ouvertes; le problème de trafic interne évoqué plus haut ne se pose donc pas. En revanche, l'obligation de transporter consacre celle d'assurer la continuité du service direct international: une entreprise est tenue de poursuivre l'acheminement de l'envoi qu'une autre lui amène à la gare frontière. Certes, le chemin de fer qui, sans y être obligé, accepte au transport une marchandise, est lié par ce contrat, mais le chemin de fer subséquent ne le serait plus; aussi le CIT a-t-il promis que les réseaux intéressés au maintien du trafic international des envois de détail passeraient des accords à cet effet. De toute façon, les envois de détail restent régis par les autres dispositions de la CIM, notamment – comme en droit suisse – par celles qui concernent les délais de livraison et la responsabilité.

En supprimant l'obligation de transporter les envois de détail, les Etats ont manifesté leur désir d'aider les entreprises ferroviaires à se concentrer sur les services rentables.

233.2 Délai de livraison

L'article 27 déçoit les usagers qui espéraient que les progrès techniques permettraient un raccourcissement plus sensible des délais de livraison. Mais certains chemins de fer se seraient vus contraints de fixer, pour leurs lignes encore mal équipées, de nouveaux délais supplémentaires (§ 4). Les réseaux ont préféré instituer des délais garantis, c'est-à-dire offrir des «plans de transport» plus avantageux quand l'itinéraire s'y prête.

233.3 Emancipation de la tutelle gouvernementale

La situation financière de la plupart des chemins de fer a conduit les Etats à en redéfinir le statut, si bien qu'il est devenu superflu de prévoir, pour la validité de certaines de leurs décisions, l'assentiment de leurs gouvernements respectifs. Ce dernier ne sera plus requis pour la concentration du trafic sur des points frontières et sur des pays de transit (art. 3, § 5), ni pour la conclusion d'accords particuliers (art. 6, § 4), ni pour la fixation du modèle uniforme de la lettre de voiture (art. 12, § 2). L'intensité de la concurrence protège suffisamment l'usager.

3 Signatures, ratifications, entrée en vigueur

31 Signatures

La COTIF a été signée par les trente-trois Etats parties aux CIM et CIV en vigueur actuellement: l'Algérie, la République fédérale d'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irak, l'Iran, l'Irlande, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la

République démocratique allemande, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie.

32 Ratifications

Elle a été ratifiée jusqu'à ce jour par la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la France, la Hongrie, la République démocratique allemande et la Yougoslavie; les Pays-Bas l'ont «approuvée», ce qui revient au même.

L'adhésion de l'Albanie est attendue dès que son réseau ferroviaire sera raccordé au réseau européen.

33 Entrée en vigueur

A ce rythme, le nombre de quinze Etats ratifiants, prévu à l'article 24, § 1, de la Convention de base, sera atteint assez tôt pour permettre au Gouvernement dépositaire (le Conseil fédéral) de convoquer à fin 1983 la Conférence chargée de fixer la date de l'entrée en vigueur. Le 1^{er} janvier 1985 peut être envisagé.

4 Conséquences financières

La convention n'implique aucune conséquence financière supplémentaire ni pour la Confédération ni pour les cantons. Les parts contributives des Etats aux dépenses de l'OCTI ne seront pas augmentées de ce chef.

5 Grandes lignes de la politique gouvernementale

Le projet est conforme aux objectifs de notre politique en matière de transports, tels qu'ils ont été définis dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale durant la législature 1979-1983.

6 Constitutionnalité

La conclusion de la Convention repose sur l'article 8 de la Constitution fédérale, aux termes duquel la Confédération a le droit de conclure des traités avec les Etats étrangers. La Convention peut être dénoncée en tout temps (art. 25). Elle ne prévoit pas l'adhésion à une organisation internationale. En effet, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ne fait que se substituer – à vrai dire sous une structure quelque peu différente – à l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI), dont la Suisse est membre depuis le début et avec qui le Conseil fédéral a passé le 28 septembre 1956 un accord fixant son statut juridique en Suisse (RS 0.192.122.74). Cependant, la Convention entraîne une unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution.

La Convention règle en fait une matière qui est normalement couverte par la législation nationale. Dans cette mesure, la Convention crée un «droit uniforme» et ouvre la porte à d'autres unifications. L'arrêté fédéral concernant l'approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) doit donc être soumis au référendum facultatif.»

27954

**Arrêté fédéral
approuvant la Convention relative
aux transports internationaux ferroviaires**

Projet

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 27 octobre 1982¹⁾,
arrête:

Article premier

¹ La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), signée à Berne le 9 mai 1980, est approuvée.

² Le Conseil fédéral est autorisé à la ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif en matière de traités internationaux entraînant une unification multilatérale du droit (art. 89, 3^e al., let. c, cst.).

27954

¹⁾ FF 1982 III 868

Convention

relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

du 9 mai 1980

LES PARTIES CONTRACTANTES.

réunies en application de l'article 69, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 64, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970 ainsi qu'en application de l'article 27 de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966,

- convaincues de l'utilité d'une organisation internationale,
- reconnaissant la nécessité d'adapter les dispositions du droit des transports aux besoins économiques et techniques,

sont convenues de ce qui suit:

Titre premier

Généralités

Article premier

Organisation intergouvernementale

§ 1 Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée «l'Organisation».

Le siège de l'Organisation est fixé à Berne.

§ 2 L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole annexé à la Convention dont il fait partie intégrante.

Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 3 Les langues de travail de l'Organisation sont le français et l'allemand.

Article 2

But de l'Organisation

- § 1 L'Organisation a essentiellement pour but d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les Etats membres, empruntant des lignes ferroviaires, ainsi que de faciliter l'exécution et le développement de ce régime.
- § 2 Le régime de droit prévu au § 1 peut également être appliqué aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes et les voies d'eau intérieures.

Article 3

Règles uniformes CIV et CIM

- § 1 Les transports en trafic international direct sont soumis :
- aux «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)», formant l'Appendice A à la Convention;
 - aux «Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)», formant l'Appendice B à la Convention.
- § 2 Les lignes visées à l'article 2, sur lesquelles s'effectuent ces transports, sont inscrites sur deux listes: liste des lignes CIV et liste des lignes CIM.
- § 3 Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, § 2, inscrites sur ces listes, ont les mêmes droits et obligations que ceux qui découlent pour les chemins de fer des Règles uniformes CIV et CIM, sous réserve des dérogations résultant des conditions d'exploitation propres à chaque mode de transport et publiées dans les mêmes formes que les tarifs.
Toutefois, les règles de responsabilité ne peuvent faire l'objet de dérogations.
- § 4 Les Règles uniformes CIV et CIM, y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 4

Définition de la notion «Convention»

Dans les textes ci-après, l'expression «Convention» couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 2, alinéa 2 et les Appendices A et B, y compris leurs Annexes, visés à l'article 3, §§ 1 et 4.

Titre II

Structure et fonctionnement

Article 5

Organes

Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :

- Assemblée générale,
- Comité administratif,
- Commission de révision,
- Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses,
- Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI).

Article 6

Assemblée générale

- § 1 L'Assemblée générale se compose des représentants des Etats membres.
- § 2 L'Assemblée générale
- établit son règlement intérieur;
 - détermine la composition du Comité administratif conformément à l'article 7, § 1;
 - émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et de l'Office central;
 - fixe, par période quinquennale, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses annuelles de l'Organisation ou émet des directives relatives à la limitation de ces dépenses;
 - décide, conformément à l'article 19, § 2, sur les propositions tendant à modifier la Convention;
 - décide sur les demandes d'adhésion qui lui sont soumises en vertu de l'article 23, § 2;
 - décide sur les autres questions inscrites à l'ordre du jour conformément au § 3.
- § 3 L'Office central convoque l'Assemblée générale une fois tous les cinq ans ou à la demande d'un tiers des Etats membres, ainsi que dans les cas prévus aux articles 19, § 2 et 23, § 2 et adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session.
- § 4 A l'Assemblée générale, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.
Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.
- § 5 Les décisions de l'Assemblée générale sont prises à la majorité des Etats membres représentés lors du vote.
Toutefois, pour l'application du § 2 d) et du § 2 e), dans ce dernier cas lorsqu'il s'agit des propositions de modification de la Convention proprement dite et du Protocole, la majorité requise est celle des deux tiers.
- § 6 En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite aussi des Etats non membres à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.
En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale, des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour.
- § 7 Avant les sessions de l'Assemblée générale et suivant les directives du Comité administratif, la Commission de révision est convoquée pour procéder à l'examen préliminaire des propositions visées à l'article 19, § 2.

Article 7

Comité administratif

- § 1 Le Comité administratif se compose des représentants de onze Etats membres.
La Confédération suisse dispose d'un siège permanent et assume la présidence du Comité. Les autres Etats sont nommés pour cinq ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période quinquennale, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives.
Si une vacance se produit, le Comité désigne un autre Etat membre pour le reste de la période. Chaque Etat membre faisant partie du Comité désigne un délégué; il peut également désigner un délégué suppléant.

§ 2 Le Comité

- a) établit son règlement intérieur;
- b) conclut l'accord de siège;
- c) établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central;
- d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; celui-ci informe en temps utile les Etats membres de toute vacance relative à ces postes; le Gouvernement suisse présente des candidatures pour les postes de directeur général et de vice-directeur général;
- e) contrôle l'activité de l'Office central tant sur le plan administratif que sur le plan financier;
- f) veille à la bonne application, par l'Office central, de la Convention ainsi que des décisions prises par les autres organes; il préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de la Convention et de ces décisions;
- g) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le directeur général de l'Office central;
- h) approuve le programme de travail annuel de l'Office central;
- i) approuve le budget annuel de l'Organisation, le rapport de gestion et les comptes annuels;
- j) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes annuels ainsi que ses décisions et recommandations;
- k) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité, ainsi que des propositions relatives à son renouvellement.

§ 3 S'il n'en décide pas autrement, le Comité se réunit au siège de l'Organisation.

Il tient deux sessions chaque année; il se réunit, en outre, soit sur décision du président, soit lorsque quatre de ses membres en font la demande.

Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

Article 8

Commissions

§ 1 La Commission de révision et la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, ci-après appelée «Commission d'experts», se composent des représentants des Etats membres.

Le directeur général de l'Office central ou son représentant participe aux sessions avec voix consultative.

§ 2 La Commission de révision

- a) décide, conformément à l'article 19, § 3, sur les propositions tendant à modifier la Convention;
- b) examine, conformément à l'article 6, § 7, les propositions soumises à l'Assemblée générale.

La Commission d'experts

décide, conformément à l'article 19, § 4, sur les propositions tendant à modifier la Convention.

- § 3 L'Office central convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres ainsi que dans le cas prévu à l'article 6, § 7 et adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.
- § 4 A la Commission de révision, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés; à la Commission d'experts, le quorum est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.
Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.
- § 5 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix; le vote a lieu à main levée ou, sur demande, par appel nominal.
Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:
- au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote,
 - supérieur au nombre des voix négatives.
- § 6 En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions, des Etats non membres et des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour. Dans les mêmes conditions, des experts indépendants peuvent être invités aux sessions de la Commission d'experts.
- § 7 Les Commissions élisent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.
- § 8 Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans l'autre; les propositions et les décisions sont traduits intégralement.
- § 9 Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.
Les procès-verbaux sont distribués aux Etats membres.
- § 10 Les Commissions peuvent désigner des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.
- § 11 Les Commissions peuvent se doter d'un règlement intérieur.

Article 9

Office central

- § 1 L'Office central des transports internationaux ferroviaires assume le secrétariat de l'Organisation.
- § 2 L'Office central notamment:
- exécute les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;
 - instruit les propositions de modification de la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;
 - convoque les Commissions;
 - adresse, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;

- e) tient à jour et publie les listes des lignes prévues à l'article 3, § 2;
 - f) reçoit les communications faites par les Etats membres et par les entreprises de transport et les notifie, s'il y a lieu, aux autres Etats membres et entreprises de transport;
 - g) tient à jour et publie un fichier de jurisprudence;
 - h) publie un bulletin périodique;
 - i) représente l'Organisation auprès d'autres organisations internationales compétentes pour des questions ayant trait aux objectifs visés par l'Organisation;
 - j) élabore le projet de budget annuel de l'Organisation et le soumet pour approbation au Comité administratif;
 - k) gère les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;
 - l) tente, à la demande d'un Etat membre ou d'une entreprise de transport, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
 - m) émet, à la demande des parties en cause - Etats membres, entreprises de transport ou usagers - un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
 - n) collabore au règlement de litiges par voie d'arbitrage, conformément au titre III;
 - o) facilite, entre les entreprises de transport, les relations financières consécutives au trafic international, ainsi que le recouvrement des créances impayées.
- § 3 Le bulletin périodique contient les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, ainsi que des études, jugements et informations importantes pour l'interprétation, l'application et l'évolution du droit de transport ferroviaire; il est publié dans les langues de travail.

Article 10

Listes des lignes

- § 1 Les Etats membres adressent à l'Office central leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes sur les listes prévues à l'article 3, § 2.
- Les lignes visées à l'article 2, § 2, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.
- L'Office central notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.
- § 2 Une ligne est soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de son inscription.
- § 3 Une ligne cesse d'être soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de sa radiation, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 11

Finances

- § 1 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque exercice, par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.
- Les dépenses de l'Organisation sont supportées par les Etats membres proportionnellement à la longueur des lignes inscrites. Toutefois, les lignes sur les voies maritimes et voies d'eau intérieures

ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs; pour les autres lignes exploitées dans des conditions particulières, la contribution peut être réduite de moitié au maximum par accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, sous réserve de l'approbation du Comité administratif.

- § 2 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé, dans le plus bref délai possible et au plus tard le 31 décembre de l'année de l'envoi.

Après cette date, les sommes dues portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an.

Si, deux ans après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement.

A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

- § 3 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation visés au § 2 et à l'article 25 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote.
- § 4 Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts par des crédits de l'Organisation; ils peuvent être répartis sur quatre exercices. Tout reliquat du déficit est porté sur un compte spécial au débit des autres Etats membres, dans la mesure où ils étaient parties à la Convention pendant la période de non-paiement; le report est effectué proportionnellement à la longueur de leurs lignes inscrites au jour de l'ouverture du compte spécial.
- § 5 L'Etat qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.
- § 6 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 9, § 2, l) à n); dans les cas prévus à l'article 9, § 2, l) et m), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central; dans le cas prévu à l'article 9, § 2, n), l'article 15, § 2 est applicable.
- § 7 La concordance des écritures et pièces comptables est vérifiée par le Gouvernement suisse qui présente un rapport au Comité administratif.

Titre III

Arbitrage

Article 12

Compétence

- § 1 Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.
- § 2 Les litiges

- a) entre entreprises de transport,
- b) entre entreprises de transport et usagers,
- c) entre usagers,

nés de l'application des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les

parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 13 à 16 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

- § 3 Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des dispositions du § 1 et du § 2.
- § 4 Chaque Etat ayant fait une réserve en application du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement dépositaire en donne connaissance aux Etats.

Article 13

Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

- a) l'objet du différend;
- b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué à l'Office central qui assume les fonctions de greffe.

Article 14

Arbitres

- § 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par l'Office central. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants spécialistes du droit international des transports.
- § 2 Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties. Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral. En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le directeur général de l'Office central.
- § 3 L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité. L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 15

Procédure. Frais

- § 1 Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:
- a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

- b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
 - c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'Office central;
 - d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.
- § 2 Les honoraires des arbitres sont fixés par le directeur général de l'Office central.
- La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que de celle des honoraires des arbitres.

Article 16

Prescription. Force exécutoire

- § 1 La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.
- § 2 La sentence du tribunal arbitral envers des entreprises de transport ou des usagers acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Titre IV

Dispositions diverses

Article 17

Recouvrement des créances impayées entre des entreprises de transport

- § 1 Les bordereaux de créances, nées de transports soumis aux Règles uniformes et restées impayées, peuvent être adressés par l'entreprise de transport créancière à l'Office central pour en faciliter le recouvrement; à cet effet, il met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.
- § 2 Si l'Office central estime que les motifs du refus sont suffisamment fondés, il propose aux parties de se pourvoir soit devant le juge compétent, soit devant le tribunal arbitral conformément à l'article 12, § 2.
- § 3 Si l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir éventuellement consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à la décision définitive sur le fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral.
- § 4 Si l'entreprise ne verse pas, dans la quinzaine, la somme déterminée par l'Office central, celui-ci adresse une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences du refus.
- § 5 Si cette nouvelle mise en demeure reste infructueuse pendant deux mois, l'Office central adresse à l'Etat membre dont relève l'entreprise un avis motivé l'invitant à prendre des mesures et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste des lignes celles de cette entreprise.
- § 6 Si l'Etat membre déclare que, malgré le non-paiement, il maintient l'inscription des lignes de cette entreprise ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé, de plein droit, garantir le règlement de toutes les créances résultant des transports soumis aux Règles uniformes.

Article 18

Jugements. Saisies. Cautions

- § 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

L'alinéa premier s'applique également aux transactions judiciaires.

- § 2 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

- § 3 Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et lui appartenant, tels que conteneurs, agrès de chargement et bâches, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dont relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport qu'ils contiennent, appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

- § 4 La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la Convention.

Titre V

Modification de la Convention

Article 19

Compétence

- § 1 Les Etats membres adressent leurs propositions de modification de la Convention à l'Office central qui les porte immédiatement à la connaissance des Etats membres.

- § 2 L'Assemblée générale décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions de la Convention non prévues aux §§ 3 et 4.

L'inscription d'une proposition de modification à l'ordre du jour d'une session de l'Assemblée générale doit recueillir l'accord d'un tiers des Etats membres.

Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité prévue à l'article 6, § 5, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions dont la modification entre dans la compétence de la Commission de révision conformément au § 3. Dans ce cas, l'Assemblée générale est habilitée à décider également sur la modification de cette ou de ces dispositions.

- § 3 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 2, alinéa 3, la Commission de révision décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions énumérées ci-après:
- a) *Règles uniformes CIV*:
 - Article premier, § 3; article 4, § 2; articles 5 (sauf § 2), 6, 9 à 14, 15 (sauf § 6), 16 à 21, 22, § 3; articles 23 à 25, 37, 43 (sauf §§ 2 et 4), 48, 49, 56 à 58, 61;
 - les montants exprimés en unités de compte aux articles 30, 31, 38, 40 et 41, lorsque la modification vise à une majoration de ces montants;
 - b) *Règles uniformes CIM*:
 - Article premier, § 2; article 3, §§ 2 à 5; articles 4, 5, 6 (sauf § 3), 7, 8, 11 à 13, 14 (sauf § 7), 15 à 17, 19 (sauf § 4), 20 (sauf § 3), 21 à 24, 25 (sauf § 3), 26 (sauf § 2), 27, 28, §§ 3 et 6; articles 29, 30 (sauf § 3), 31, 32 (sauf § 3), 33 (sauf § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (sauf § 3), 48 (dans la mesure où il ne s'agit que de procéder à une adaptation au droit de transport international maritime), 52, 53, 59 à 61, 64, 65;
 - le montant exprimé en unités de compte à l'article 40, lorsque la modification vise à une majoration de ce montant;
 - Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II;
 - Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO), Annexe III;
 - Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV.
- § 4 La Commission d'experts décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes CIM.

Article 20

Décisions de l'Assemblée générale

- § 1 Les modifications décidées par l'Assemblée générale sont consignées dans un protocole signé par les représentants des Etats membres. Ce protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement dépositaire.
- § 2 Lorsque le protocole aura été ratifié, accepté ou approuvé par plus des deux tiers des Etats membres, l'entrée en vigueur des décisions a lieu à l'expiration du délai fixé par l'Assemblée générale.
- § 3 L'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui n'auront pas encore déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant la date prévue pour cette entrée en vigueur. L'Office central notifie aux Etats membres cette suspension; celle-ci prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification par l'Office central de la ratification, l'acceptation ou l'approbation desdites décisions par les Etats en cause.
- Cette suspension n'a pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué à l'Office central qu'ils appliquent, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, les modifications décidées par l'Assemblée générale.

Article 21

Décisions des Commissions

- § 1 Les modifications décidées par les Commissions sont notifiées par l'Office central aux Etats membres.

- § 2 Ces décisions entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel l'Office central les a notifiées aux Etats membres, sauf objection d'un tiers des Etats membres formulée dans les quatre mois à compter de la date de la notification.

Toutefois, si un Etat membre formule des objections contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention au plus tard deux mois avant la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision, celle-ci n'entre en vigueur qu'au moment où la dénonciation par l'Etat intéressé prend effet.

Titre VI

Dispositions finales

Article 22

Signature, ratification, acceptation, approbation de la Convention

- § 1 La Convention demeure ouverte à Berne, auprès du Gouvernement suisse, jusqu'au 31 décembre 1980, à la signature des Etats qui ont été invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV.
- § 2 La Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés auprès du Gouvernement suisse, gouvernement dépositaire.

Article 23

Adhésion à la Convention

- § 1 Les Etats qui, invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, n'ont pas signé la Convention dans le délai prévu à l'article 22, § 1, peuvent cependant notifier leur adhésion à la Convention avant sa mise en vigueur. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement dépositaire.
- § 2 Tout Etat qui désire adhérer à la Convention après sa mise en vigueur adresse au Gouvernement dépositaire une demande et une note sur la situation de ses entreprises de transport ferroviaire au regard des transports internationaux. Le Gouvernement dépositaire les communique aux Etats membres et à l'Office central.

La demande est admise de plein droit six mois après la communication ci-dessus, sauf opposition formulée auprès du Gouvernement dépositaire par cinq Etats membres. Le Gouvernement dépositaire en avise l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres et l'Office central. Le nouvel Etat membre se conforme sans délai aux dispositions de l'article 10.

En cas d'opposition, le Gouvernement dépositaire soumet la demande d'adhésion à l'Assemblée générale qui en décide.

Après le dépôt de l'instrument d'adhésion, celle-ci prend effet le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes du nouvel Etat membre.

- § 3 Toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention et ses modifications alors en vigueur.

Article 24

Mise en vigueur de la Convention

- § 1 Lorsque les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés par quinze Etats, le Gouvernement dépositaire se met en rapport avec les Gouvernements intéressés en vue de convenir de l'entrée en vigueur de la Convention.
- § 2 L'entrée en vigueur de la Convention entraîne l'abrogation des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 ainsi que de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966.

Article 25

Dénonciation de la Convention

Tout Etat membre qui désire dénoncer la Convention en avise le Gouvernement dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 26

Fonctions du Gouvernement dépositaire

Le Gouvernement dépositaire avise les Etats invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, les autres Etats ayant adhéré à la Convention, ainsi que l'Office central:

- a) des signatures de la Convention, du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et des notifications de dénonciation;
- b) de la date à laquelle la Convention entre en vigueur en application de l'article 24;
- c) du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation des protocoles visés à l'article 20.

Article 27

Réserves à la Convention

Des réserves à la Convention ne sont admises que si elles sont prévues par celle-ci.

Article 28

Textes de la Convention

La Convention est conclue et signée en langue française.

Au texte français sont jointes des traductions officielles en langues allemande, anglaise, arabe, italienne et néerlandaise.

Seul le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le neuf mai mil neuf cent quatre-vingt, en un seul exemplaire original en langue française, qui reste déposé dans les Archives de la Confédération suisse. Une copie certifiée conforme en sera remise à chacun des Etats membres.

(Suivent les signatures)

Protocole

sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

Article premier

- § 1 Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf:
- a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;
 - b) en cas d'action civile en dommages-intérêts, intentée par un tiers, relative à un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;
 - c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;
 - d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.
- § 2 Les avoirs et biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour le compte de celle-ci et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu les dits accidents.
- Toutefois, si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher qu'elle ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.
- § 3 Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.
- Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.
- Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

Transports internationaux ferroviaires

Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

- § 4 Les biens acquis ou importés conformément au § 3 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par les Etats membres qui ont accordé les exonérations.
- § 5 Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

Article 2

- § 1 L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières; elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.
- § 2 Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

Article 3

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de service, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre:

- a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;
- b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;
- c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;
- d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;
- f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 4

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre:

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions, même après qu'ils ont cessé d'être au service de l'Organisation; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;
- d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;
- e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement reconnus aux membres du personnel des organisations internationales;
- f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 5

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions:

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;
- d) mêmes facilités, en ce qui concerne les bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 6

§ 1 Les privilèges et immunités prévus par ce Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2 Les autorités compétentes selon le § 1 sont:

- les Etats membres, pour leurs représentants,
- le Comité administratif pour le directeur général,
- le directeur général pour les autres membres du personnel ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 7

- § 1 Aucune des dispositions de ce Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.
- § 2 L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et règlements des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans ce Protocole.

Article 8

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés dans ce Protocole

- à l'article 3, à l'exception de la lettre d),
- à l'article 4, à l'exception des lettres a), b) et d),
- à l'article 5, à l'exception des lettres a) et b)

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 9

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application des dispositions de ce Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

Appendice A
à la Convention relative aux transports
internationaux ferroviaires (COTIF)
du 9 mai 1980

Règles uniformes

concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

§ 1 Sous réserve des exceptions prévues aux articles 2, 3 et 33, les Règles uniformes s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

Les Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux convoyeurs des envois effectués conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

§ 2 Les tarifs internationaux fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

§ 3 Dans les Règles uniformes, le terme «gare» couvre: les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2

Exceptions du champ d'application

§ 1 Les transports dont la gare de départ et la gare de destination sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:

- a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou
- b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces transports comme internationaux.

- § 2 Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et les transports entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer.

Article 3

Réserve concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

- § 1 Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.
- § 2 Chaque Etat ayant fait la réserve ci-dessus peut y renoncer à tout moment en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse en donne connaissance aux Etats.

Article 4

Obligation de transporter

- § 1 Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de voyageurs et de bagages, pourvu que :
- a) le voyageur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs internationaux;
 - b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;
 - c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.
- § 2 Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.
- § 3 Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

Article 5

Tarifs. Accords particuliers

- § 1 Les tarifs internationaux doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.
- Les conditions des tarifs internationaux ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.
- § 2 Les tarifs internationaux doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

- § 3 Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux voyageurs qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

- § 4 La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination. Ces tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de prix et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt six jours après leur publication.

Les modifications apportées aux prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

- § 5 Dans chaque gare ouverte au trafic international, le voyageur peut prendre connaissance des tarifs internationaux ou de leurs extraits indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

Article 6

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

- § 1 L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

- § 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

- § 3 Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

- § 4 Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

- § 5 Le chemin de fer doit publier les cours auxquels:

- a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);
- b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

Article 7

Dispositions complémentaires

- § 1 Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.
- § 2 Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

Article 8

Droit national

- § 1 A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.
- § 2 On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.
- § 3 Pour l'application des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, le droit national est celui de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Titre II

Contrat de transport

Chapitre I

Transport de voyageurs

Article 9

Horaires et utilisation des trains

- § 1 Le chemin de fer doit porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.
- § 2 Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes de voiture.

Article 10

Exclusion du transport. Admission sous condition

- § 1 Sont exclues du transport ou peuvent en être exclues en cours de route:
 - a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions en vigueur dans chaque Etat; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

- b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été réservé pour elles ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement. Toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires; le prix du voyage leur est remboursé conformément à l'article 25, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en est de même en ce qui concerne le transport des bagages.
- § 2 Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements de chaque Etat.

Article 11

Billets

- § 1 Les billets délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe C est admis.
- § 2 Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des billets ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.
- § 3 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les billets doivent comporter:
- les gares de départ et de destination;
 - l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;
 - la catégorie de train et la classe de voiture;
 - le prix du transport;
 - le premier jour de validité;
 - la durée de validité.
- § 4 Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un billet unique au sens des Règles uniformes.
- § 5 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, le billet est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.
- § 6 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci a été établi selon ses indications.
- § 7 La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internationaux.

Article 12

Droit au transport. Voyageur sans billet valable

- § 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un billet valable; il doit le conserver pendant tout le cours du voyage et, s'il en est requis, le présenter à tout agent du chemin de fer chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage. Les tarifs internationaux peuvent prévoir des exceptions.
- § 2 Les billets ayant subi une modification illicite ne sont pas valables et sont retirés par les agents du chemin de fer chargés du contrôle.

- § 3 Le voyageur qui ne peut présenter un billet valable doit payer, outre le prix du transport, une surtaxe calculée conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer qui exige le paiement de la surtaxe.
- § 4 Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare de destination.

Article 13

Réduction de prix pour les enfants

- § 1 Jusqu'à l'âge de cinq ans révolus, les enfants pour lesquels il n'est pas réclamé une place distincte sont transportés gratuitement et sans billet.
- § 2 Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits. Ceux-ci ne peuvent excéder la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certains trains ou de certaines voitures, sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer émetteur du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

- § 3 Toutefois, les tarifs internationaux peuvent prévoir des limites d'âge différentes de celles des §§ 1 et 2, dans la mesure où ces limites ne sont inférieures ni à quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

Article 14

Occupation des places

- § 1 L'occupation, l'attribution et la réservation des places dans les trains sont réglées par les prescriptions applicables par le chemin de fer.
- § 2 Dans les conditions fixées par les tarifs internationaux, le voyageur peut utiliser une place d'une classe supérieure ou un train d'une catégorie de prix supérieure à celles mentionnées sur le billet ou faire modifier l'itinéraire.

Article 15

Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures

- § 1 Le voyageur peut prendre gratuitement avec lui dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main).

Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et en dessous de la place qu'il occupe, ou d'un autre espace correspondant lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

- § 2 Ne peuvent être introduits dans les voitures:
- les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 18 e), sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs;
 - les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

- c) les objets que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;
 - d) les animaux vivants, sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs.
- § 3 Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux §§ 1 et 2 b) sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.
- § 4 Le chemin de fer a le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, en cas de présomption grave de contravention au § 2 a), b) et d). S'il n'est pas possible d'identifier le voyageur qui a pris avec lui les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.
- § 5 La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.
- § 6 Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une faute du chemin de fer, par une faute d'un tiers ou par des circonstances que le voyageur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
- Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer en vertu de l'article 26.

Article 16

Correspondance manquée. Suppression de trains

- § 1 Lorsque par suite du retard d'un train la correspondance avec un autre train est manquée ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer doit acheminer le voyageur avec ses colis à main et ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même gare de destination, par la même ligne ou par une autre ligne relevant des chemins de fer participant à l'itinéraire de transport primitif, de façon à permettre au voyageur d'arriver à destination avec le moindre retard.
- § 2 Le chemin de fer doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger la validité du billet dans la mesure nécessaire et le rendre valable pour le nouvel itinéraire, pour une classe supérieure ou pour un train d'une catégorie de prix supérieure. Toutefois, les tarifs ou les horaires peuvent exclure l'utilisation de certains trains.

Chapitre II

Transport de bagages

Article 17

Objets admis

- § 1 Sont admis au transport comme bagages les objets affectés à des buts de voyage contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.
- § 2 Les tarifs internationaux peuvent admettre sous certaines conditions, comme bagages, des animaux et des objets non visés au § 1, notamment des véhicules automobiles accompagnés remis au transport avec ou sans remorque.
- § 3 Les tarifs ou les horaires peuvent exclure ou limiter le transport de bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 18

Objets exclus

Sont exclus du transport comme bagages :

- a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;
- b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;
- c) les marchandises destinées au commerce;
- d) les objets encombrants ou d'une masse excessive;
- e) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles ou inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives ou corrosives ainsi que les matières répugnantes ou infectieuses; les tarifs internationaux peuvent admettre sous condition, comme bagages, certains de ces matières et objets.

Article 19

Enregistrement et transport des bagages

§ 1 L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et pour l'itinéraire mentionné sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit indiquer exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette disposition par le voyageur.

§ 2 Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité du billet, faire enregistrer des bagages pour le parcours total ou pour des fractions quelconques de ce parcours.

§ 3 Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets ou pour un itinéraire autre que celui mentionné sur le billet présenté. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions des Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 4 Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 5 Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement.

§ 6 Le voyageur peut indiquer, conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. Si le voyageur n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent être transbordés dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train assurant le transport régulier de bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Article 20

Bulletin de bagages

- § 1 Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.
- § 2 Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe C est admis.
- § 3 Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des bulletins de bagages, ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.
- § 4 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les bulletins doivent comporter:
- a) les gares de départ et de destination;
 - b) l'itinéraire;
 - c) le jour de la remise et le train par lequel les bagages doivent être expédiés;
 - d) le nombre des voyageurs;
 - e) le nombre et la masse des colis;
 - f) le prix du transport et les autres frais.
- § 5 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été établi selon ses indications.

Article 21

Etat, conditionnement, emballage et marquage des bagages

- § 1 Les colis dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il peut apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.
- § 2 Le voyageur doit indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion:
- a) son nom et son adresse,
 - b) la gare et le pays de destination.

Les indications périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par le voyageur.

Le chemin de fer peut refuser les colis ne portant pas les indications prescrites.

Article 22

Responsabilité du voyageur. Vérification. Surtaxe

- § 1 Le voyageur est responsable de toutes les conséquences de l'inobservation des articles 17, 18 et 21, § 2.
- § 2 Le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions lorsque les lois et règlements de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, la vérification doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

- § 3 Si une infraction est constatée, le voyageur doit payer les frais occasionnés par la vérification. En cas d'infraction aux articles 17 et 18, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe fixée par les tarifs internationaux, sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour le dommage éventuel.

Article 23

Livraison

- § 1 La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.
- § 2 Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison :
- a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer ;
 - b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.
- § 3 Le détenteur du bulletin peut demander au service de livraison de la gare de destination la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives.
- § 4 A défaut de remise du bulletin, le chemin de fer n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le chemin de fer peut exiger une caution.
- § 5 Les bagages sont livrés à la gare pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si les tarifs l'exigent, contre présentation du billet.
- § 6 Le détenteur du bulletin auquel les bagages ne sont pas livrés conformément au § 3 peut exiger la constatation, sur le bulletin, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison.
- § 7 S'il en est requis par l'ayant droit, le chemin de fer doit procéder en sa présence à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.
- § 8 Pour le surplus, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison.

Chapitre III

Dispositions communes au transport de voyageurs et de bagages

Article 24

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne et les animaux qu'il prend avec lui que la visite de ses colis à main et bagages. Il doit assister à cette visite, sauf exception prévue par les lois et règlements de chaque Etat. Le chemin de fer n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne tient pas compte de ces obligations.

Article 25

Remboursement, restitution et paiement supplémentaire

- § 1 Le prix de transport est remboursé en totalité ou en partie, lorsque:
- a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement;
 - b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou un train d'une catégorie de prix inférieure à celles mentionnées sur le billet;
 - c) les bagages ont été retirés à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire.
- § 2 Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les taxes à en déduire.
- Dans des cas déterminés, ces tarifs peuvent exclure le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.
- § 3 Toute demande de remboursement fondée sur les paragraphes précédents et l'article 10, § 1, b) est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans les six mois. Le délai commence à courir, pour les billets, du jour suivant l'expiration de leur validité et, pour les bulletins de bagages, du jour de leur émission.
- § 4 En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception du prix de transport et d'autres frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 1 unité de compte par billet ou par bulletin de bagages.
- § 5 Pour le calcul du trop-perçu ou du moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour où le prix de transport a été perçu. Si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où ce paiement a lieu.
- § 6 Dans tous les cas non prévus par cet article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les prescriptions en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

Titre III

Responsabilité

Chapitre I

Responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26

Fondement de la responsabilité

- § 1. Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

- § 2 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité:
- a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
 - b) en tout ou en partie, dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs;
 - c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue de ce fait, il répond pour le tout dans les limites des Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.
- § 3 Les Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.
- § 4 Le chemin de fer responsable au sens de ce chapitre est celui qui, d'après la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. Si, d'après cette liste, il y a coexploitation par deux chemins de fer, chacun d'eux est responsable.

Article 27

Dommages-intérêts en cas de mort

- § 1 En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:
- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;
 - b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.
- § 2 Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28

Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29

Réparation d'autres préjudices

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 27 et 28, notamment les préjudices moral et physique (*pretium doloris*) et esthétique.

Article 30

Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

- § 1 Les dommages-intérêts prévus aux articles 27, § 2 et 28 b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.
- § 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 70 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31

Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le chemin de fer est responsable en vertu de l'article 26, § 1, 2^e alinéa, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 700 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 32

Interdiction de limiter la responsabilité

Les dispositions tarifaires et celles des accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles fixées aux articles 30, § 2 et 31, sont nulles de plein droit. Toutefois, cette nullité n'entraîne pas celle du contrat de transport.

Article 33

Transports mixtes

- § 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne sont pas applicables aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes non ferroviaires inscrites sur la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.
- § 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont applicables aux dommages visés à l'article 26, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans lesdits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application de l'alinéa ci-dessus, on entend par «Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit», l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

- § 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, l'article 18 de la Convention et les articles 8, 48 à 53 et 55 des Règles uniformes demeurent applicables.

Chapitre II

Responsabilité du chemin de fer pour les bagages

Article 34

Responsabilité collective des chemins de fer

- § 1 Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transport en délivrant un bulletin de bagages est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.
- § 2 Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 51, § 3 concernant le chemin de fer de destination.

Article 35

Etendue de la responsabilité

- § 1 Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.
- § 2 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
- § 3 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:
- a) absence ou défectuosité de l'emballage;
 - b) nature spéciale des bagages;
 - c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 36

Charge de la preuve

- § 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 35, § 2, incombe au chemin de fer.

- § 2 Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 35, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 37

Présomption de perte des bagages

- § 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 3.
- § 2 Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.
- § 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 40.
- § 4 Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 38

Indemnité en cas de perte

- § 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:
- a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 34 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 500 unités de compte par colis;
 - b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 10 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 150 unités de compte par colis.
- Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.
- § 2 Le chemin de fer doit rembourser, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du colis perdu.

Article 39

Indemnité en cas d'avarie

- § 1 En cas d'avarie des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2 L'indemnité ne peut excéder:

- a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 40

Indemnité en cas de retard à la livraison

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

- a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,40 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 7 unités de compte par colis, livrés en retard;
- b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,07 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 1,40 unité de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 38.

§ 3 En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 4 En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 39.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 38 et 39 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Article 41

Véhicules automobiles accompagnés

§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer ou de retard à la livraison d'un véhicule automobile accompagné, le chemin de fer doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

§ 2 Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer, le prix de transport du véhicule et des voyageurs est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

§ 3 En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 4000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule.

§ 4 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer ne peut excéder 700 unités de compte. En ce qui concerne les objets laissés sur le véhicule, le chemin de fer n'est pas responsable.

§ 5 Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont également applicables au transport des véhicules automobiles accompagnés.

Chapitre III

Dispositions communes relatives à la responsabilité

Article 42

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au chemin de fer, les dispositions des articles 30, 31 et 38 à 41 des Règles uniformes ou celles prévues par le droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas.

En cas de faute lourde, l'indemnité pour perte, avarie ou retard à la livraison des bagages est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 38 à 41.

Article 43

Intérêts de l'indemnité

- § 1 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 49 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
- § 2 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.
- § 3 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par bulletin de bagages.
- § 4 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Article 44

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 45

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un voyageur, ces agents et autres personnes rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur auquel ils rendent ces services.

Article 46

Autres actions

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 45.

Article 47

Dispositions spéciales

- § 1 Sous réserve de l'article 41, la responsabilité du chemin de fer pour le dommage causé par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.
- § 2 Sous réserve de l'article 26, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute, en ce qui concerne les objets et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15, § 5 et les objets que le voyageur a sur lui.
- § 3 Les autres articles du Titre III et le Titre IV ne sont pas applicables aux cas des §§ 1 et 2.

Titre IV

Exercice des droits

Article 48

Constatation de perte partielle ou d'avarie des bagages

- § 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie des bagages est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

- § 2 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse des bagages ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.
- § 3 En cas de perte de colis, l'ayant droit doit, pour faciliter les recherches du chemin de fer, donner une description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 49

Réclamations

- § 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit à l'un des chemins de fer suivants:

- a) le chemin de fer responsable; si selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, à l'un d'eux;
 - b) le chemin de fer de départ;
 - c) le chemin de fer de destination;
 - d) le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur, pour autant que le siège social de ce chemin de fer est situé sur le territoire d'un Etat membre.
- § 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 51, §§ 2 et 3.
Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la restitution des billets ou des bulletins de bagages.
- § 3 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 50.
- § 4 Les billets, bulletins de bagages et autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Article 50

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

L'action judiciaire contre le chemin de fer appartient à celui qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit d'une autre manière.

Article 51

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

- § 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable, au sens de l'article 26, § 4. En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre eux.
- § 2 L'action judiciaire en répétition d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.
- § 3 Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer de destination ou contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.
Le chemin de fer de destination peut être actionné, même s'il n'a pas reçu les bagages.
- § 4 Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.
- § 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux visés aux §§ 2 et 3, 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.

Article 52

Compétence

- § 1 Les actions judiciaires fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

- § 2 Les autres actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.
- Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de ce paragraphe.

Article 53

Extinction de l'action née de la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

- § 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 49, § 1.

Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au chemin de fer, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

- § 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte si :

- a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 49, § 1;
- b) dans le délai prévu au § 1, le chemin de fer responsable ou si, selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, l'un d'eux, a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
- c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
- d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer.

Article 54

Extinction de l'action née du contrat de transport des bagages

- § 1 La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

- § 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

- a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si
 - 1° la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 48;
 - 2° la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 48 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, si celui-ci
 - 1° demande la constatation conformément à l'article 48 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et
 - 2° prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;
- c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 51, § 3;
- d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

Article 55

Prescription de l'action

- § 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites:
- a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
 - b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.
- § 2 Les autres actions qui naissent du contrat de transport sont prescrites par un an.
- Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action fondée:
- a) sur un dommage ayant pour cause un dol;
 - b) sur un cas de fraude.
- § 3 La prescription prévue au § 2 court pour l'action:
- a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 23, § 3;
 - b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
 - c) en paiement ou en remboursement du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception: du jour du paiement ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;
 - d) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives: du jour de la demande de ces autorités;
 - e) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.
- Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.
- § 4 En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 49 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.
- Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.
- § 5 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.
- § 6 Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre V

Rapports des chemins de fer entre eux

Article 56

Règlement des comptes entre chemins de fer

Tout chemin de fer doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 57

Recours en cas de perte ou d'avarie

- § 1 Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:
- a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;
 - b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);
 - c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.
- § 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

Article 58

Recours en cas de retard à la livraison

L'article 57 est applicable en cas d'indemnité payée pour retard à la livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

Article 59

Procédure de recours

- § 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 57 et 58 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, 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 chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer 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 Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.
- § 5 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 60

Compétence pour les recours

- § 1 La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.
- § 2 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

Article 61

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 59, § 5.

Titre VI

Dispositions exceptionnelles

Article 62

Dérogations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Appendice B
à la Convention relative aux transports
internationaux ferroviaires (COTIF)
du 9 mai 1980

Règles uniformes

concernant le contrat

de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)

Titre premier

Généralités

Article premier

Champ d'application

- § 1 Sous réserve des exceptions prévues à l'article 2, les Règles uniformes s'appliquent à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.
- § 2 Dans les Règles uniformes, le terme «gare» couvre: les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2

Exceptions du champ d'application

- § 1 Les envois dont la gare expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:
- a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou
 - b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces envois comme internationaux.
- § 2 Les envois entre gares de deux Etats limitrophes et les envois entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, le revendique et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

Article 3

Obligation de transporter

- § 1 Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de marchandises par wagons complets, pourvu que:
- a) l'expéditeur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs;
 - b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;
 - c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.
- § 2 Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les marchandises dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares concernées disposent de ces moyens.
- § 3 Le chemin de fer n'est tenu d'accepter que les marchandises dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où les marchandises ne remplissant pas cette condition doivent être prises provisoirement en dépôt.
- § 4 Lorsque l'autorité compétente a décidé que:
- a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,
 - b) certains envois seront exclus ou admis seulement sous condition,
- ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.
- § 5 Les chemins de fer peuvent, d'un commun accord, concentrer le transport de marchandises, dans certaines relations, sur des points frontières et sur des pays de transit déterminés.
- Ces mesures sont communiquées à l'Office central. Elles sont consignées par les chemins de fer sur des listes spéciales, publiées dans la forme prévue pour les tarifs internationaux et entrent en vigueur un mois après la date de la communication à l'Office central.
- § 6 Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

Article 4

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport:

- a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- c) les objets qui, par leurs dimensions, leur masse ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;
- d) les matières et objets exclus du transport en vertu du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes, sous réserve des dérogations prévues à l'article 5, § 2.

Article 5

Objets admis au transport sous condition

§ 1 Sont admis au transport sous condition :

- a) les matières et objets admis au transport aux conditions du RID ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;
- b) les transports funéraires, les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, les animaux vivants, les envois dont le transport présente des difficultés particulières en raison de leurs dimensions, de leur masse ou de leur conditionnement : aux conditions des dispositions complémentaires; celles-ci peuvent déroger aux Règles uniformes.

Les animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux ou lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

§ 2 Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des clauses tarifaires, peuvent convenir des conditions auxquelles doivent satisfaire certaines matières ou certains objets exclus du transport par le RID, pour être néanmoins admis.

Les Etats ou les chemins de fer peuvent, dans les mêmes formes, rendre moins rigoureuses les conditions d'admission prévues par le RID.

Ces accords et clauses tarifaires doivent être publiés et communiqués à l'Office central, qui les notifie aux Etats.

Article 6

Tarifs. Accords particuliers

§ 1 Le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

§ 2 Les tarifs doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions des tarifs ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 3 Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

§ 4 Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

§ 5 Les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international, à l'exclusion des tarifs intérieurs.

L'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

§ 6 Les tarifs et les modifications de tarifs sont considérés comme dûment publiés au moment où le chemin de fer en met tous les détails à la disposition des usagers.

La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination.

§ 7 Les majorations de prix des tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt quinze jours après leur publication, sauf dans les cas suivants :

- a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;
- b) si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance; cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause;
- c) si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 8 Dans les Etats où il n'existe pas d'obligation de publier certains tarifs, ni de les appliquer à tous les usagers aux mêmes conditions, les dispositions de cet article ne font pas règle dans la mesure où elles comportent une telle obligation.

§ 9 Le chemin de fer ne peut percevoir, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par lui. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, avec toutes justifications utiles. Quand ces justifications ont été fournies par des pièces jointes à la lettre de voiture et si le paiement des dépenses correspondantes incombe à l'expéditeur, ces pièces ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais sont remises à l'expéditeur avec le compte de frais mentionné à l'article 15, § 7.

Article 7

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

§ 1 L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 3 Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

- § 4 Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

- § 5 Le chemin de fer doit publier les cours auxquels:
- a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);
 - b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

Article 8

Dispositions spéciales à certains transports

- § 1 Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II aux Règles uniformes.
- § 2 Pour le transport des conteneurs, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RiCo), Annexe III aux Règles uniformes.
- § 3 Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent, par des clauses tarifaires, convenir de dispositions spéciales conformes au Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV aux Règles uniformes.
- § 4 Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des dispositions complémentaires ou des clauses tarifaires, peuvent convenir de conditions dérogeant aux Règles uniformes pour les transports concernant:
- a) les envois avec document de transport négociable,
 - b) les envois à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,
 - c) les envois de journaux,
 - d) les envois destinés aux foires ou expositions,
 - e) les envois d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,
 - f) les envois effectués, sur tout ou partie du parcours, sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,
 - g) les envois effectués sous le couvert d'un instrument servant à la transmission automatique des données.

Article 9

Dispositions complémentaires

- § 1 Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.
- § 2 Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

Article 10

Droit national

- § 1 A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.
- § 2 On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Titre II

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 11

Conclusion du contrat de transport

- § 1 Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire, du timbre de la gare expéditrice ou de l'indication de la machine comptable, portant la date de l'acceptation.
- § 2 Le traitement conforme au § 1 doit avoir lieu immédiatement après la remise au transport de la totalité de la marchandise faisant l'objet de la lettre de voiture et, dans la mesure où les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient, le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 15, § 7. Ledit traitement doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.
- § 3 Après l'apposition du timbre ou de l'indication de la machine comptable, la lettre de voiture fait preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport.
- § 4 Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des tarifs ou des conventions entre celui-ci et le chemin de fer, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les inscriptions portées sur la lettre de voiture relatives à la masse de la marchandise ou au nombre des colis ne font preuve contre le chemin de fer que si ce dernier a vérifié cette masse ou ce nombre et l'a constaté sur la lettre de voiture. Le cas échéant, ces inscriptions peuvent être prouvées par d'autres moyens.

S'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de masse ou de nombre des colis par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture, celles-ci ne font pas preuve contre le chemin de fer. Il en est notamment ainsi lorsque le wagon est remis au destinataire avec des sceaux d'origine intacts.

- § 5 Le chemin de fer doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture, par l'apposition du timbre à date ou de l'indication de la machine comptable, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant la marchandise, ni d'un con-
naissancement.

Article 12

Lettre de voiture

§ 1 L'expéditeur doit présenter une lettre de voiture dûment remplie.

Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon. Les dispositions complémentaires peuvent déroger à ces règles.

§ 2 Les chemins de fer fixent, pour la petite vitesse et pour la grande vitesse, le modèle uniforme de lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

Le choix de la lettre de voiture par l'expéditeur indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur une autre partie n'est pas admise, sauf accord entre tous les chemins de fer intéressés.

Pour certains trafics, notamment entre pays limitrophes, les chemins de fer peuvent prescrire, dans les tarifs, l'emploi d'une lettre de voiture de modèle simplifié.

§ 3 La lettre de voiture doit être imprimée dans deux ou éventuellement trois langues, dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. A défaut, elles doivent l'être dans une des langues officielles de l'Etat de départ et une traduction dans une des langues de travail de l'Organisation doit être jointe, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces langues.

Les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur doivent être rédigées en caractères latins, sauf dérogations prévues par les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux.

Article 13

Teneur de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture doit obligatoirement comporter :

- a) la désignation de la gare destinataire;
- b) le nom et l'adresse du destinataire; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme destinataire;
- c) la désignation de la marchandise;
- d) la masse ou, à défaut, une indication analogue conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;
- e) le nombre de colis et la description de l'emballage, pour les envois de détail et pour les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement expédiés en trafic fer-mer et devant être transbordés;
- f) le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de particuliers, la tare, pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur;
- g) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;
- h) le nom et l'adresse de l'expéditeur; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme expéditeur; si les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre.

Les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent, pour l'ensemble du parcours, les notions de «wagon complet» et d'«envoi de détail».

- § 2 La lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres inscriptions prévues par les Règles uniformes. Elle ne peut comporter d'autres inscriptions que si elles sont imposées ou admises par les lois et règlements d'un Etat, les dispositions complémentaires ou les tarifs, et ne sont pas contraires aux Règles uniformes.
- § 3 Toutefois, l'expéditeur peut insérer dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à cet effet, mais à titre d'information pour le destinataire, des indications qui se rapportent à l'envoi, sans qu'il en résulte ni obligation, ni responsabilité pour le chemin de fer.
- § 4 Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres documents ou d'y joindre d'autres pièces que ceux qui sont prescrits ou admis par les Règles uniformes, les dispositions complémentaires ou les tarifs.

Article 14

Itinéraire et tarifs applicables

- § 1 L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre, en le jalonnant par des points frontières ou par des gares frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer. Il ne peut prescrire que des points frontières et des gares frontières ouverts au trafic dans la relation considérée.
- § 2 Sont assimilées à une prescription d'itinéraire:
- la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à la marchandise (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);
 - la désignation des tarifs à appliquer, si elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;
 - l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes).
- § 3 Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 3, §§ 4 et 5 et à l'article 33, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition:
- que les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à la marchandise, aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;
 - que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur.
- La lettre a) ne s'applique pas aux envois de détail si un des chemins de fer participant au transport ne peut respecter l'itinéraire choisi par l'expéditeur en raison des prescriptions d'itinéraire résultant de son organisation des transports internationaux d'envois de détail.
- § 4 Sous réserve du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, selon l'itinéraire que le chemin de fer a choisi.
- § 5 L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer. Le chemin de fer doit appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

- § 6 Si les indications de l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.
- § 7 Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant du choix effectué conformément au § 6 qu'en cas de dol ou de faute lourde.
- § 8 S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il doit rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, lorsque cette différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture.
- Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

Article 15

Paiement des frais

- § 1 Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.
- Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix de transport.
- § 2 L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la lettre de voiture en utilisant l'une des mentions suivantes:
- a) 1° «franco de port», s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;
 - 2° «franco de port y compris...», s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport; il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues par les douanes ou d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);
 - 3° «franco de port jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;
 - 4° «franco de port y compris... jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent; les dispositions du 2° sont applicables par analogie;
 - b) «franco de tous frais», s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);
 - c) «franco pour...», s'il prend à sa charge une somme déterminée; sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays de départ.

Les frais accessoires et autres frais qui, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 16, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon a) 4°.

- § 3 Les tarifs internationaux peuvent prescrire, en matière de paiement des frais, l'emploi exclusif de certaines mentions indiquées au § 2 ou l'emploi d'autres mentions.
- § 4 Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire. Toutefois, les frais sont toujours à la charge de l'expéditeur lorsque le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 31.
- § 5 Les frais accessoires, tels que droits de stationnement, de magasinage, de pesage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.
- § 6 Le chemin de fer expéditeur peut exiger de l'expéditeur l'avance des frais lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment le paiement des frais.
- § 7 Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut être fixé exactement au moment de la remise au transport, ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement, qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard trente jours après l'expiration du délai de livraison. Le chemin de fer peut exiger à titre de garantie le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Un compte de frais détaillé dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.
- § 8 La gare expéditrice doit spécifier, dans la lettre de voiture et dans le duplicata, les frais perçus en port payé, sauf si les prescriptions en vigueur à ladite gare disposent que ces frais ne doivent être spécifiés que dans le duplicata. Dans le cas prévu au § 7, ces frais ne doivent être spécifiés ni dans la lettre de voiture, ni dans le duplicata.

Article 16

Intérêt à la livraison

- § 1 Tout envoi peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison. Son montant doit être inscrit en chiffres sur la lettre de voiture et exprimé en monnaie du pays de départ, en une autre monnaie fixée par les tarifs ou en unité de compte.
- § 2 La taxe d'intérêt à la livraison est calculée, pour tout le parcours intéressé, d'après les tarifs du chemin de fer expéditeur.

Article 17

Remboursement et débours

- § 1 L'expéditeur peut grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur lors de l'acceptation à la gare expéditrice. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.
- § 2 Le chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement que si le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de trente jours à partir de ce versement; des intérêts à cinq pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.
- § 3 Si la marchandise a été livrée, en tout ou en partie, au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer doit payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf recours contre le destinataire.

- § 4 L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe fixée par les tarifs; cette taxe est due même si le remboursement est annulé ou diminué par une modification du contrat de transport conformément à l'article 30, § 1.
- § 5 Les débours ne sont admis qu'en application des prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.
- § 6 Le montant du remboursement et celui des débours doivent être inscrits en chiffres sur la lettre de voiture.

Article 18

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions portées par ses soins sur la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces inscriptions seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles. Si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

Article 19

Etat, emballage et marquage de la marchandise

- § 1 Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise soit indiqué sur la lettre de voiture.
- § 2 Lorsque, par sa nature, la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et qu'elle ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.
L'emballage doit, en outre, être conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.
- § 3 Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux § 2, le chemin de fer peut soit refuser la marchandise, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.
- § 4 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. A défaut d'inscription portée sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence d'emballage ou de son état défectueux incombe au chemin de fer.
- § 5 Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur d'un envoi de détail doit indiquer sur chaque colis ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les inscriptions portées sur la lettre de voiture:
 - a) le nom et l'adresse du destinataire,
 - b) la gare destinataire.

Les indications sous a) et b) doivent aussi figurer sur chaque élément de chargement des wagons complets expédiés en trafic fer-mer et devant être transbordés.

Les indications ou étiquettes périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par l'expéditeur.

- § 6 Sauf exception prévue dans les dispositions complémentaires ou dans les tarifs, les marchandises fragiles ou susceptibles de s'éparpiller dans les wagons, ainsi que celles qui pourraient salir ou détériorer les autres marchandises, sont transportées uniquement par wagons complets, à moins qu'elles ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, en salir ou en détériorer d'autres.

Article 20

Remise au transport et chargement de la marchandise

- § 1 Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.
- § 2 Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne une convention spéciale entre l'expéditeur et le chemin de fer.
- Lorsque le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit respecter la limite de charge. Si les lignes empruntées comportent des limites de charge différentes, la limite la plus faible est valable pour le parcours total. Les dispositions indiquant les limites de charge à observer sont publiées dans les mêmes formes que les tarifs. Le chemin de fer indique à l'expéditeur, à sa demande, la limite de charge à observer.
- § 3 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 chemin de fer. Toutefois, l'article 15 s'applique au paiement des frais occasionnés par la réfection d'un chargement défectueux. La preuve du chargement défectueux incombe au chemin de fer.
- § 4 Les marchandises doivent être transportées en wagons couverts, en wagons découverts, en wagons découverts bâchés ou en wagons spéciaux aménagés, selon les tarifs internationaux, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice sont valables pour tout le parcours.
- § 5 L'apposition des sceaux sur les wagons est régie par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice. L'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture le nombre et la désignation des sceaux qu'il appose sur les wagons.

Article 21

Vérification

- § 1 Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur et si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition ont été respectées.
- § 2 S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres dispositions dans les lois et règlements de l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Celui-ci ne peut cependant procéder à la vérification en cours de route que si cette opération est commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

- § 3 Le résultat de la vérification des inscriptions portées sur la lettre de voiture doit être mentionné sur celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, le résultat doit également être mentionné sur le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il est détenu par le chemin de fer.

Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

Article 22

Constatation de la masse et du nombre des colis

- § 1 Les prescriptions en vigueur dans chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer doit constater la masse de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le chemin de fer doit mentionner sur la lettre de voiture le résultat de ces constatations.

- § 2 Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence, la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, la masse déclarée par l'expéditeur reste déterminante pour le calcul du prix de transport:

- a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques ou
- b) si ce pesage est effectué sur pont-basculé et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent de la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, de celle déclarée par l'expéditeur.

Article 23

Surcharge

- § 1 Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même si aucune surtaxe ne doit être perçue. Le cas échéant, l'expéditeur ou, en cas de modification du contrat de transport conformément à l'article 31, le destinataire est invité sans délai à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

- § 2 Sans préjudice du paiement des surtaxes prévues à l'article 24, la surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal. En cas de déchargement de l'excédent de charge, les frais de cette opération sont perçus d'après les tarifs du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier l'excédent de charge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de le renvoyer à la gare expéditrice, il est traité comme un envoi distinct.

Article 24

Surtaxes

- § 1 Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir:

- a) une surtaxe égale à 1 unité de compte par kg de masse brute du colis entier:
 - 1° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu du RID;
 - 2° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous condition en vertu du RID, ou d'inobservation de ses conditions;
- b) une surtaxe égale à 5 unités de compte par 100 kg de masse excédant la limite de charge, lorsque le wagon a été chargé par l'expéditeur;
- c) une surtaxe égale au double de la différence:
 - 1° entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et celui qui a été calculé, en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète de marchandises non prévues sous a), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;
 - 2° entre le prix de transport de la masse déclarée et celui de la masse constatée, en cas d'indication d'une masse inférieure à la masse réelle.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que la masse de chacune d'elles peut être déterminée sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite.

- § 2 S'il y a, pour un même wagon, indication d'une masse inférieure à la masse réelle et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.
- § 3 Les surtaxes grèvent la marchandise, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui justifient leur perception.
- § 4 Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés sur la lettre de voiture.
- § 5 Aucune surtaxe ne peut être perçue en cas:
 - a) d'indication inexacte de la masse, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;
 - b) d'indication inexacte de la masse ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer;
 - c) de surcharge occasionnée au cours du transport par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport;
 - d) d'augmentation de la masse survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;
 - e) d'indication inexacte de la masse sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre la masse inscrite sur la lettre de voiture et celle constatée ne dépasse pas trois pour cent de la masse déclarée;
 - f) de surcharge d'un wagon, lorsque le chemin de fer n'a ni publié, ni indiqué à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

Article 25

Pièces pour les formalités administratives. Fermeture par la douane

- § 1 L'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture les pièces nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Cependant, lorsque ces pièces ne sont pas jointes à la lettre de voiture ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et où les formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors des dites formalités.

- § 2 Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes.
- § 3 L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tout dommage résultant de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute du chemin de fer. Le chemin de fer est responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte, du défaut d'utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces énumérées sur la lettre de voiture qui accompagnent celle-ci, ou qui lui ont été confiées; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.
- § 4 L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le chemin de fer peut y pourvoir; les frais consécutifs grèvent la marchandise.
- § 5 Le chemin de fer peut refuser les envois dont les sceaux apposés par les douanes ou d'autres autorités administratives sont endommagés ou défectueux.

Article 26

Accomplissement des formalités administratives

- § 1 En cours de route, les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives sont accomplies par le chemin de fer. Néanmoins, celui-ci peut en confier le soin à un mandataire.
- § 2 Dans l'accomplissement de ces formalités, le chemin de fer répond de sa faute ou de celle de son mandataire; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.
- § 3 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 31, peut demander:
- a) d'assister lui-même à ces formalités ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et formuler toutes observations utiles;
 - b) d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles doivent s'effectuer le permettent;
 - c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux formalités ou les accomplit, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles s'effectuent permettent ce paiement.

Ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 4 Si l'expéditeur a désigné, pour l'accomplissement des formalités, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Si l'expéditeur a utilisé dans la lettre de voiture une mention d'affranchissement englobant les droits de douane, le chemin de fer peut accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 5 Sous réserve de l'exception prévue au § 4, deuxième alinéa, le destinataire peut accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si le dédouanement à l'arrivée est demandé dans la lettre de voiture ou si, en l'absence de cette demande, la marchandise arrive sous régime de douane. Le destinataire peut également accomplir ces formalités à la gare destinataire non pourvue d'un bureau de douane, si les lois et règlements de l'Etat le permettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. L'exercice de l'un de ces droits implique le paiement préalable des frais grevant la marchandise.

Toutefois, le chemin de fer peut procéder conformément au § 4 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 27

Délais de livraison

§ 1 Les délais de livraison sont fixés par des accords conclus entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Pour certains trafics particuliers et sur certaines relations, ces délais peuvent également être établis sur la base des plans de transport applicables entre les chemins de fer intéressés; dans ce cas, ils doivent être repris dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, qui prévoient éventuellement les dérogations aux §§ 3 à 9 ci-dessous.

Tous ces délais ne peuvent être supérieurs à ceux résultant des paragraphes suivants.

§ 2 A défaut d'indication des délais de livraison prévue au § 1, et sous réserve des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants:

a) pour les wagons complets:

1° en grande vitesse:	
délai d'expédition	12 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 400 km	24 heures;
2° en petite vitesse:	
délai d'expédition	24 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 300 km	24 heures;

b) pour les envois de détail:

1° en grande vitesse:	
délai d'expédition	12 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 300 km	24 heures;
2° en petite vitesse:	
délai d'expédition	24 heures;
délai de transport, par fraction indivisible de 200 km	24 heures.

Toutes les distances se rapportent aux distances kilométriques d'application des tarifs.

- § 3 Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire. Le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.
- § 4 Le chemin de fer peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:
- a) envois remis au transport ou livrables en dehors des gares;
 - b) envois empruntant:
 - 1° une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois,
 - 2° un raccordement reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
 - 3° une ligne secondaire,
 - 4° des lignes dont l'écartement des rails est différent,
 - 5° la mer ou les voies navigables intérieures,
 - 6° une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;
 - c) envois taxés à des tarifs intérieurs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits;
 - d) circonstances extraordinaires de nature à déterminer un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales pour l'exploitation.
- § 5 Les délais supplémentaires prévus sous § 4 a) à c) doivent figurer dans les tarifs ou dans les prescriptions dûment publiées dans chaque Etat.
Ceux prévus sous § 4 d) doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.
- § 6 Le délai de livraison commence à courir à minuit après l'acceptation au transport de la marchandise. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.
- § 7 Sauf faute imputable au chemin de fer, le délai de livraison est prolongé de la durée du séjour nécessité par:
- a) la vérification conforme aux articles 21 et 22, § 1, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture;
 - b) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;
 - c) la modification du contrat de transport conformément aux articles 30 ou 31;
 - d) les soins spéciaux à donner à la marchandise;
 - e) le transbordement ou la réfection d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;
 - f) toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.
- La cause et la durée de ces prolongations doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, elles peuvent être prouvées par d'autres moyens.
- § 8 Le délai de livraison est suspendu pour:
- a) la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;
 - b) la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;
 - c) la grande et la petite vitesse, les samedis lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;

§ 9 Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration en est reportée deux heures après l'heure de la prochaine ouverture de la gare.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le délai de livraison doit prendre fin un dimanche ou un jour férié définis au § 8 b), l'expiration en est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

§ 10 Le délai de livraison est observé si, avant son expiration :

- a) l'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et faisant l'objet d'un avis d'arrivée;
- b) la marchandise est tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et ne faisant pas l'objet d'un avis d'arrivée;
- c) la marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

Article 23

Livraison

§ 1 Le chemin de fer doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, à la gare destinataire, contre décharge et paiement des créances du chemin de fer mises à la charge du destinataire.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances mises à sa charge.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire :

- a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer,
- b) l'entreposage auprès du chemin de fer de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 Les prescriptions en vigueur à la gare destinataire ou les conventions avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de lui remettre la marchandise ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si celui-ci remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison est réputée effectuée au moment de cette remise. Sauf convention contraire entre le chemin de fer et l'utilisateur d'un embranchement particulier, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de cet utilisateur, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

§ 4 Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire peut demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise.

Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 39, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 5 L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 6 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 29

Rectification des perceptions

- § 1 En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception des frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture. La restitution est effectuée d'office.
- § 2 Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou le contrat de transport modifié conformément à l'article 31, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où celui-ci porte sur les frais à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement utilisée dans la lettre de voiture. Le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.
- § 3 Les sommes dues en vertu de cet article portent intérêt à cinq pour cent l'an à partir du jour de la réception de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Titre III

Modification du contrat de transport

Article 30

Modification par l'expéditeur

- § 1 L'expéditeur peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant:
- a) le retrait de la marchandise à la gare expéditrice,
 - b) l'arrêt de la marchandise en cours de route,
 - c) l'ajournement de la livraison de la marchandise,
 - d) la livraison de la marchandise à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,
 - e) la livraison de la marchandise à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture,
 - f) le renvoi de la marchandise à la gare expéditrice,
 - g) l'établissement d'un remboursement,
 - h) l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement,
 - i) la mise à sa charge de frais d'un envoi non affranchi ou l'augmentation de ceux pris en charge conformément à l'article 15, § 2.

Les tarifs du chemin de fer expéditeur peuvent prévoir que les ordres visés sous g) à i) ne sont pas admis.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

- § 2 Ces ordres doivent être donnés à la gare expéditrice au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui doit être présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifie la réception de l'ordre en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata doit alors être restitué.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'expéditeur; en cas d'annulation, il n'est pas restitué.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

- § 3 Si le chemin de fer donne suite aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

- § 4 Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire:

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;
- d) est autorisé, conformément à l'article 31, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

Article 31

Modification par le destinataire

- § 1 Lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays de destination, ni porté sur la lettre de voiture l'inscription «Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs», le destinataire peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant:

- a) l'arrêt de la marchandise en cours de route,
- b) l'ajournement de la livraison de la marchandise,
- c) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,
- d) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture, sauf dispositions contraires des tarifs internationaux,
- e) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives conformément à l'article 26, § 3.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

Les ordres du destinataire ne sont exécutoires qu'après l'entrée de l'envoi dans le territoire douanier du pays de destination.

- § 2 Ces ordres doivent être donnés, à la gare destinataire ou à la gare d'entrée dans le pays de destination, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer. Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.
- § 3 Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où il a :
- a) retiré la lettre de voiture;
 - b) accepté la marchandise;
 - c) fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;
 - d) désigné conformément au § 1 c) une personne et que celle-ci a retiré la lettre de voiture ou fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4.
- § 4 Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à modifier le contrat de transport.

Article 32

Exécution des ordres ultérieurs

- § 1 Le chemin de fer ne peut refuser d'exécuter les ordres donnés conformément aux articles 30 et 31, ni en retarder l'exécution, sauf si :
- a) elle n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;
 - b) elle est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation;
 - c) elle est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements d'un Etat, notamment avec les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;
 - d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon l'appréciation du chemin de fer, tous les frais dont la marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que ces frais ne soient payés ou que leur paiement ne soit garanti immédiatement.

Celui qui a donné des ordres est avisé le plus tôt possible des empêchements à leur exécution.

Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir ces empêchements, celui qui a donné des ordres supporte toutes les conséquences résultant du commencement de leur exécution.

- § 2 Les frais nés de l'exécution d'un ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer, doivent être payés conformément à l'article 15.
- § 3 Sous réserve du § 1, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution d'un ordre ou de son exécution défectueuse. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 33

Empêchement au transport

- § 1 En cas d'empêchement au transport, le chemin de fer décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions en lui fournissant les informations utiles dont le chemin de fer dispose.

Sauf faute de sa part, le chemin de fer peut percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

- § 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur. Cette demande n'est pas obligatoire dans les cas d'empêchements temporaires résultant des mesures prises en application de l'article 3, § 4.
- § 3 L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.
- Si le chemin de fer estime que ces instructions ne peuvent être exécutées, il en demande de nouvelles.
- § 4 L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. Si ces instructions modifient la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou sont données à la gare où se trouve la marchandise, l'expéditeur doit les inscrire sur le duplicata de la lettre de voiture et présenter celui-ci au chemin de fer.
- § 5 Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.
- § 6 Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, le chemin de fer procède conformément aux prescriptions relatives aux empêchements à la livraison en vigueur au lieu où la marchandise a été retenue.
- Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.
- § 7 Lorsque l'empêchement au transport cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est acheminée sur sa destination sans attendre les instructions; l'expéditeur est prévenu le plus tôt possible.
- § 8 Lorsque l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2, 6, 7 et 9 sont applicables par analogie.
- § 9 Sauf faute de sa part, le chemin de fer, en cas d'empêchement au transport, peut percevoir des droits de stationnement.
- § 10 L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 33.

Article 34

Empêchement à la livraison

- § 1 En cas d'empêchement à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur, par l'intermédiaire de la gare expéditrice, pour lui demander des instructions. L'expéditeur doit être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, soit par télex, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture; les frais de cet avis grèvent la marchandise.
- § 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai par une lettre recommandée; les frais de cet avis grèvent la marchandise.
- § 3 En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

- § 4 Par une inscription portée sur la lettre de voiture, l'expéditeur peut aussi demander que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, son consentement exprès est nécessaire.
- § 5 A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.
- § 6 Pour tout ce qui n'est pas prévu ci-dessus, le chemin de fer chargé de la livraison procède conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de la livraison.
Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.
- § 7 Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2 et 6 sont applicables par analogie.
- § 8 L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 34.

Titre IV

Responsabilité

Article 35

Responsabilité collective des chemins de fer

- § 1 Le chemin de fer qui a accepté la marchandise au transport, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.
- § 2 Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 55, § 3 concernant le chemin de fer destinataire.

Article 36

Etendue de la responsabilité

- § 1 Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison.
- § 2 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si 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 chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

- § 3 Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :
- a) transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;
 - b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
 - c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, ou de conventions entre le destinataire et le chemin de fer;
 - d) chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre lui et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;
 - e) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;
 - f) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même à la perte totale ou partielle ou à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;
 - g) désignation irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport ou admis sous condition, ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous condition;
 - h) transport d'animaux vivants;
 - i) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 37

Charge de la preuve

- § 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2 incombe au chemin de fer.
- § 2 Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.
- Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 36, § 3 a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 38

Présomption en cas de réexpédition

- § 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise aux mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du chemin de fer et a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

- § 2 Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 39

Présomption de perte de la marchandise

- § 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.
- § 2 L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le chemin de fer donne acte par écrit de cette demande.
- § 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévus aux articles 43 et 46.
- § 4 A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 40

Indemnité en cas de perte

- § 1 En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été acceptée au transport.
- § 2 L'indemnité ne peut excéder 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute, sous réserve de la limitation prévue à l'article 45.
- § 3 Le chemin de fer doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue.
- § 4 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 jour et lieu du paiement de l'indemnité.

Article 41

Responsabilité en cas de déchet de route

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

- a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

Bois de réglisse,	Laine,
Bois de teinture râpés ou moulus,	Légumes frais,
Champignons frais,	Mastic frais,
Charbons et cokes,	Os entiers ou moulus,
Cornes et onglons,	Peaux,
Crins,	Poissons séchés,
Cuir,	Racines,
Déchets de peaux,	Savons et huiles concrètes,
Ecorces,	Sel,
Feuilles de tabac fraîches,	Soies de porc,
Fourrures,	Tabac hâché,
Fruits frais, séchés ou cuits,	Tendons d'animaux,
Graisses,	Tourbe;
Houblon,	

- b) un pour cent de la masse pour toutes les autres marchandises sèches.

- § 2 La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.
- § 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route 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, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.
- § 5 Cet article ne déroge pas aux articles 36 et 37.

Article 42

Indemnité en cas d'avarie

- § 1 En cas d'avarie de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 40, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.
- § 2 L'indemnité ne peut excéder:
- a) si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
 - b) si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.
- § 3 Le chemin de fer doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 40, § 3.

Article 43

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

- § 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité qui ne peut excéder le triple du prix de transport.

- § 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 40.
- § 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut excéder le triple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.
- § 4 En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 42.
- § 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 40 et 42 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.
- § 6 Le chemin de fer peut prévoir, dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1 lorsque, conformément à l'article 27, § 1, le délai de livraison est établi sur la base des plans de transport.
- Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 27, § 2 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue au § 1 ci-dessus, soit celle fixée par le tarif international ou la convention spéciale appliqué.

Article 44

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison ou bien l'inexécution ou l'exécution défectueuse de prestations accessoires du chemin de fer prévues par les Règles uniformes ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le dommage prouvé.

En cas de faute lourde, l'indemnité est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 et 46.

Article 45

Limitation de l'indemnité par certains tarifs

Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport par des tarifs spéciaux ou exceptionnels comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les tarifs généraux, il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de perte, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif.

Lorsque ces conditions particulières de transport s'appliquent seulement sur une partie du parcours, cette limitation ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie.

Article 46

Indemnité en cas d'intérêt à la livraison

En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé, outre les indemnités prévues aux articles 40, 42, 43 et 45, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 47

Intérêts de l'indemnité

- § 1 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
- § 2 Les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par lettre de voiture.
- § 3 Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Article 48

Responsabilité en trafic fer-mer

- § 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 2 de la Convention, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après à celles prévues à l'article 36.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes :

- a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;
- c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;
- d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;
- e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous a).

- § 2 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée aux articles 3 et 10 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

- § 3 Les mesures prises en conformité de cet article sont communiquées à l'Office central. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central les notifie aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 49

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 50

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un intéressé, ces agents et autres personnes établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

Article 51

Autres actions

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 50.

Titre V

Exercice des droits

Article 52

Constatation de perte partielle ou d'avarie

- § 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

- § 2 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 53

Réclamations

- § 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 55.

- § 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 54.

- § 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

- § 4 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 54

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

- § 1 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

- § 2 L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 17 n'appartient qu'à l'expéditeur.

- § 3 Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport appartiennent :
- a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a :
 - 1° retiré la lettre de voiture,
 - 2° accepté la marchandise, ou
 - 3° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4 ou de l'article 31 ;
 - b) au destinataire à partir du moment où il a :
 - 1° retiré la lettre de voiture,
 - 2° accepté la marchandise,
 - 3° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4, ou
 - 4° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 31 ; toutefois, le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 31, § 1 c) a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4.
- § 4 L'expéditeur, pour exercer les actions, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, pour l'exercice des actions visées au § 3 a), il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.
- Le destinataire, pour exercer les actions, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 55

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

- § 1 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.
- § 2 L'action judiciaire relative au remboursement prévu à l'article 17 peut être exercée uniquement contre le chemin de fer expéditeur.
- § 3 Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées contre le chemin de fer expéditeur, contre le chemin de fer destinataire ou contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.
- Le chemin de fer destinataire peut être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.
- § 4 Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.
- § 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux visés aux §§ 1, 2 et 3, 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.

Article 56

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de cet article.

Article 57

Extinction de l'action contre le chemin de fer

- § 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.
- § 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte:
- a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si
 - 1° la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 52;
 - 2° la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 52 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
 - b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci
 - 1° demande la constatation conformément à l'article 52 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et
 - 2° prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;
 - c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer visés à l'article 55, § 3;
 - d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.
- § 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 38, § 1, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 58

Prescription de l'action

- § 1 L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action:
- a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le chemin de fer;
 - b) en versement du produit d'une vente effectuée par le chemin de fer;
 - c) fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
 - d) fondée sur un cas de fraude;
 - e) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 38, § 1.
- § 2 La prescription court pour l'action:
- a) en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
 - b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
 - c) en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception:

- 1° s'il y a eu paiement: du jour du paiement;
 - 2° s'il n'y a pas eu paiement: du jour de l'acceptation de la marchandise au transport si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture si le paiement lui incombe;
 - 3° s'il s'agit de sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte de frais prévu à l'article 15, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- d) du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire au lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, que le chemin de fer doit restituer à l'ayant droit: du jour de la demande de restitution;
 - e) relative au remboursement prévu à l'article 17: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
 - f) en versement du produit d'une vente: du jour de la vente;
 - g) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives: du jour de la demande de ces autorités;
 - h) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.
- Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.
- § 3 En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 53 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.
- Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.
- § 4 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.
- § 5 Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre VI

Rapports des chemins de fer entre eux

Article 59

Règlement des comptes entre chemins de fer

- § 1 Tout chemin de fer qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par accords entre chemins de fer.
- § 2 Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu'il n'a pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge conformément à l'article 15.

- § 3 Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer ayant participé au transport et les autres intéressés.
- § 4 En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer constatée par l'Office central à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix de transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

Article 60

Recours en cas de perte ou d'avarie

- § 1 Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:
- a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;
 - b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);
 - c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.
- § 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

Article 61

Recours en cas de dépassement du délai de livraison

- § 1 L'article 60 est applicable en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.
- § 2 Les délais de livraison fixés par l'article 27 sont partagés de la manière suivante:
- a) lorsque deux chemins de fer ont participé au transport
 - 1° le délai d'expédition est partagé par moitié;
 - 2° le délai de transport est partagé proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs;
 - b) lorsque trois chemins de fer ou plus ont participé au transport
 - 1° le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;
 - 2° le délai de transport est partagé entre tous les chemins de fer:
 - pour un tiers en parts égales,
 - pour deux tiers proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

- § 3 Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit lui sont attribués.
- § 4 Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et le point de départ du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.
- § 5 Le partage ci-dessus n'est pris en considération que si le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 62

Procédure de recours

- § 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 60 et 61 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, 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 chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer 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 Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.
- § 5 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 63

Compétence pour les recours

- § 1 La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.
- § 2 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 62, § 5.

Titre VII

Dispositions exceptionnelles

Article 65

Dérogations temporaires

- § 1 Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application du Titre VI, chaque Etat peut déroger aux articles 15, 17 et 30 en décidant, pour certains trafics, que:
- a) les envois au départ de cet Etat doivent être affranchis:
 - 1° jusqu'à ses frontières, ou
 - 2° au moins jusqu'à ses frontières;
 - b) les envois à destination de cet Etat doivent être affranchis au départ:
 - 1° au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'impose pas la restriction visée sous a) 1°, ou
 - 2° au plus jusqu'à ses frontières;
 - c) les envois en provenance ou à destination de cet Etat ne peuvent être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne sont pas admis, ou que les remboursements et les débours ne sont admis que dans certaines limites;
 - d) l'expéditeur ne peut modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.
- § 2 Sous les mêmes conditions, les Etats peuvent autoriser les chemins de fer à déroger aux articles 15, 17, 30 et 31 en décidant, pour leurs trafics réciproques, que:
- a) les dispositions concernant le paiement des frais sont spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés; toutefois, celles-ci ne peuvent définir de modalités non prévues à l'article 15;
 - b) certains ordres ultérieurs ne sont pas admis.
- § 3 Les mesures prises conformément aux §§ 1 et 2 sont communiquées à l'Office central.
- Les mesures énumérées au § 1 entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central a notifié ces mesures aux autres Etats.
- Les mesures énumérées au § 2 entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.
- § 4 Les envois en cours de route ne sont pas affectés par ces mesures.

Article 66

Dérogations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Annexe I

(Articles 4 et 5)

**Règlement concernant le transport international ferroviaire
des marchandises dangereuses (RID)**

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID), Annexe I à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe II

(Article 8, § 1)

**Règlement concernant le transport international ferroviaire
des wagons de particuliers (RIP)**

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP), Annexe IV à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe III

(Article 8, § 2)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RiCo)

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des conteneurs (RiCo), Annexe V à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

Annexe IV

(Article 8, § 3)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx)

- § 1 Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.
- Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Les tarifs internationaux peuvent déroger à cette règle.
- § 2 Sont exclus du transport comme colis express les objets désignés à l'article 4 des Règles uniformes. Les matières et objets énumérés dans le RID ou ceux qui sont visés par les accords et clauses tarifaires conclus en vertu de l'article 5, § 2 des Règles uniformes, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par le RID ou par lesdits accords ou clauses tarifaires. Les tarifs internationaux déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclus du transport ou être admises sous condition.
- § 3 Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que celui qui est fixé en application de l'article 12, § 2 des Règles uniformes. Le modèle à utiliser et les inscriptions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par les tarifs internationaux. Ce document doit obligatoirement comporter :
- a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;
 - b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;
 - c) la désignation de la marchandise;
 - d) le nombre des colis et la description de l'emballage;
 - e) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes au document de transport.
- § 4 Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs internationaux. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois en grande vitesse.
- § 5 Les tarifs internationaux peuvent aussi prévoir des dérogations aux Règles uniformes autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus. Il ne peut toutefois pas être dérogé aux articles 35 à 38, 40 à 42, 44 et 47 à 58 des Règles uniformes.
- § 6 Si les dispositions qui précèdent et celles des tarifs internationaux ne s'y opposent pas, les Règles uniformes sont applicables au transport des colis express.

Acte final

de la huitième Conférence de révision des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV)

(Extrait)

.....

La Conférence a, en outre, décidé:

.....

4. de charger l'Office central d'étudier le problème des dispositions complémentaires et les questions qui leur sont connexes afin de suggérer, le cas échéant, aux organes compétents, les modifications à apporter à la Convention;
5. de charger l'Office central d'étudier le problème de la responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire, de la responsabilité pour les colis à main et, éventuellement, pour d'autres faits ainsi que des questions qui leur sont connexes afin de suggérer, le cas échéant, aux organes compétents, les modifications à apporter à la Convention;
6. de charger l'Office central d'étudier le problème posé par l'introduction éventuelle de langues de travail supplémentaires, notamment des langues anglaise et arabe, afin de soumettre un rapport aux organes compétents.

Tribunal fédéral

Nominations complémentaires pour les postes de juge d'instruction fédéral

Conformément à l'article 13, 1^{er} alinéa, de la loi sur la procédure pénale fédérale (RS 312.0), le Tribunal fédéral a procédé pour le reste de la période administrative 1979–1984 et avec effet au 1^{er} janvier 1983 aux nominations complémentaires suivantes pour les postes de juge d'instruction fédéral et de suppléants:

B. Pour la Suisse romande

Juge d'instruction:

Steullet Albert, procureur général du canton du Jura, Moutier
(jusqu'ici suppléant)

Suppléant:

Praplan Christian, juge-instructeur, Tribunal de Sierre, Veyras VS

C. Pour la Suisse italienne

Suppléant:

Luisoni Giovanni Battista, dott. in legge, giudice istruttore per il Sottoceneri, Lugano -

26 novembre 1982

Chancellerie du Tribunal fédéral:
Le directeur, Müller

Message sur les transports internationaux ferroviaires du 27 octobre 1982

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	82.069
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1982
Date	
Data	
Seite	868-962
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 565

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.